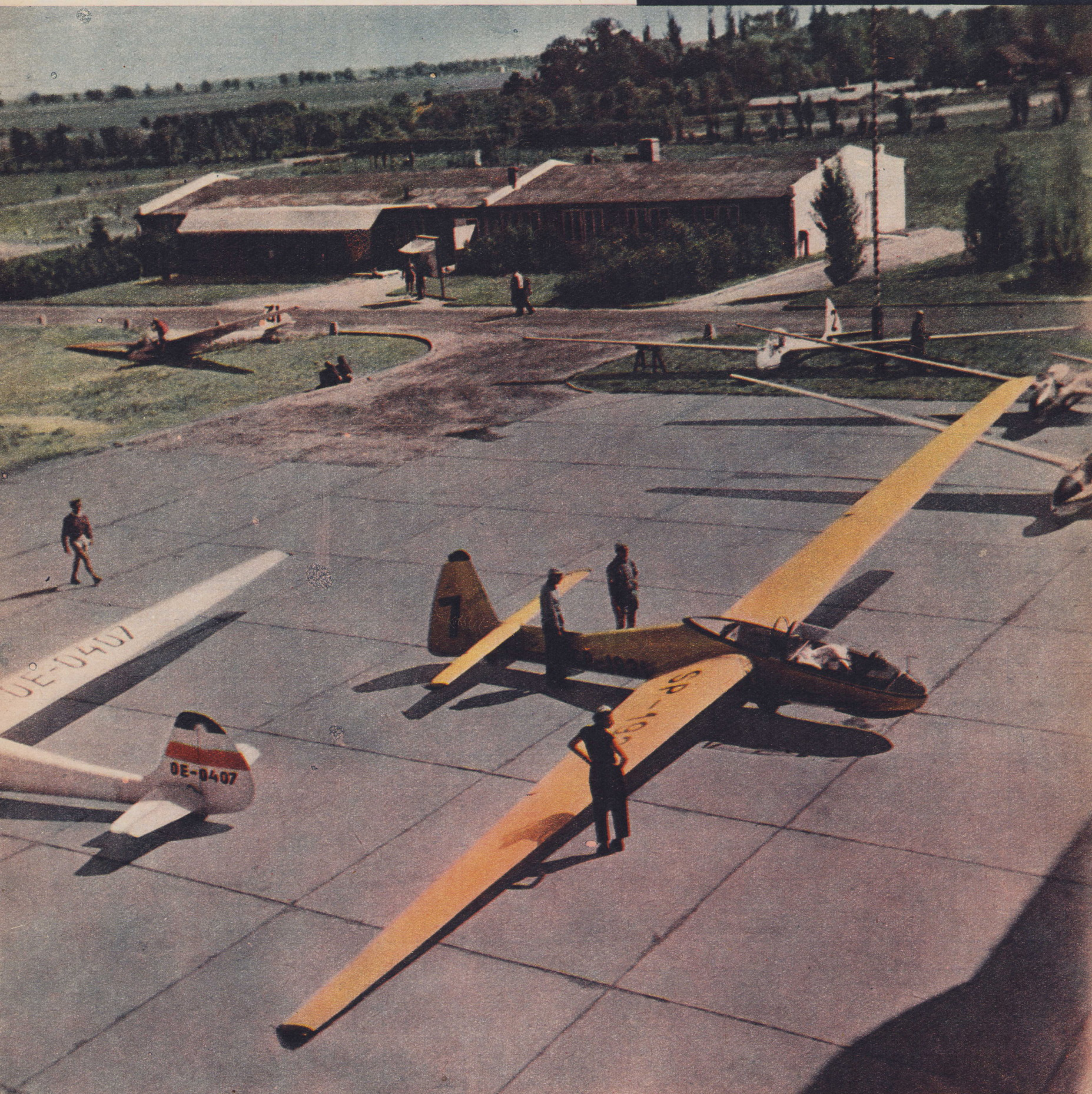
- 5 lat Centrum Szybowcowego
- Samoloty przyszłości
- Poduszkowce dla młodzieży
- Na trasach „Aerofłotu"

# SKRZYDLATA POLSKA

NR 23 (674) • 7. VI. 1964 • ROK XX XXXIV CENA 2 ZŁ

Na zdjęciu: Centrum Szybowcowe w Lesznie

Foto: T. Malinowski




X (XIX) SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE • 7-21. VI. 1964




Znaczek III Rajdu

W Klubie Dziennikarza we Wrocławiu, odbyło się 23 maja br. uroczyste zakończenie III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, na którym ogłoszono wyniki (publikujemy je poniżej) i wręczono liczne i cenne nagrody zwycięzcom oraz wyróżnionym w imprezie pilotom i dziennikarzom. W uroczystości zakończenia Rajdu wzięli m. in. udział: prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, sekretarz generalny Rady Naczelnej TRZZ — dr Czesław Pilichowski, przedstawiciel Inspektoratu Lotnictwa — ppłk Eugeniusz Samsel, redaktor naczelny Wrocławskiej Rozgłośni Polskiego Radia — Borys Mokrzyszewski, dyrektor naczelny PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński, prezes Klubu Publicystów Lotniczych SDP, redaktor naczelny tygodnika „Skrzydlata Polska" — mgr Jerzy R. Konieczny, redaktor naczelny tygodnika „Żołnierz Polski" — płk Stanisław Nadzin i prezes Aeroklubu Wrocławskiego — Julian Buczek. Najlepszym pilotem Rajdu okazał się pil. Henryk Sienkiewicz z Aeroklubu Wrocławskiego, a najlepszym dziennikarzem — red. Teresa Chwieduk z redakcji wrocławskiego „Słowa Polskiego". Po części oficjalnej odbył się wieczór towarzyski, który upłynął w miłej i serdecznej atmosferze. Zwycięzcom i wyróżnionym w Rajdzie dziennikarzom i pilotom serdecznie gratulujemy. Obszerniejsze sprawozdanie z tej imprezy zamieścimy w jednym z następnych numerów. (k)



Kierownictwo i uczestnicy Rajdu na lotnisku w Olsztynie.

## WYNIKI III SAMOLOTOWEGO RAJDU DZIENNIKARZY I PILOTÓW
### rozegranego w dniach 17–23 maja 1964 r.

| Miejsce | Załoga | | | | | Punkty lotnika | Punkty dziennikarza | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pilot | Aeroklub | Dziennikarz | Redakcja | Samolot | | | |
| 1 | Stanisław Maksymowicz | Wrocławski | Andrzej Waligórski | Polskie Radio – Wrocław | Jak-18 | 760 | 700 | 1460 |
| 2 | Kazimierz Pogorzelski | Warszawski | Bogdan Kaznowski | "Wiraże" | TS-8 | 745 | 690 | 1435 |
| 3 | Henryk Sienkiewicz | Wrocławski | Jerzy Nogieć | "Trybuna Ludu" Warszawa | "Gawron" | 765 | 650 | 1415 |
| 4 | Eugeniusz Kołłątaj | Olsztyński | Wiesław Białkowski | "Głos Olsztyński" | Jak-18 | 750 | 625 | 1375 |
| 5 | Krzysztof Siciński | Warszawski | Tadeusz Stępień | "Kurier Polski" | Zlin-26 | 625 | 730 | 1 355 |
| 6 | Zbigniew Roszak | Bydgoski | Mieczysław Kowalski | "Gazeta Pomorska" Bydgoszcz | Junak-2 | 715 | 625 | 1 340 |
| 7 | Waldemar Gross | Wrocławski | Teresa Chwieduk | "Słowo Polskie" Wrocław | "Zlin-26" | 540 | 780 | 1 320 |
| 8 | Tadeusz Zach | Aeroklub Robotniczy Świdnik | Tadeusz Chwałczyk | "Kurier Lubelski" Lublin | CSS-13 | 685 | 625 | 1 310 |
| 9 | Stanisław Babiarz | Jeleniogórski | Henryk Jonek | "Nowiny Jeleniogórskie" | Jak-18 | 670 | 610 | 1 280 |
| 10 | Zdzisław Dudzik | Warszawski | Jerzy Zarębski | "Skrzydlata Polska" Warszawa | Jak-18 | 725 | 545 | 1 270 |
| 11 | Marek Studziński | Kielecki | Jerzy Głębocki | "Słowo Ludu" Kielce | Zlin-26 | 680 | 585 | 1 265 |
| 12 | Zbigniew Wróblewski | Śląski | Tadeusz Pajda | "Żołnierz Polski" Warszawa | Jak-18 | 645 | 620 | 1 265 |
| 13 | Tadeusz Kleszczewski | Szczeciński | Andrzej Ziemiński | Polskie Radio i Telewizja – Szczecin | Jak-18 | 505 | 755 | 1 260 |
| 14 | Ludwik Merło | Bydgoski | Tadeusz Vogel | "Ilustrowany Kurier Polski" – Bydgoszcz | Jak-18 | 715 | 520 | 1 235 |
| 15 | Zdzisław Jarończyk | Wrocławski | Zofia Kielan | "Gazeta Robotnicza" Wrocław | CSS-13 | 690 | 520 | 1 210 |
| 16 | Edward Kieszkowski | Krakowski | Jerzy Grzywa | "Dziennik Polski" Kraków | Zlin-26 | 695 | 510 | 1 205 |
| 17 | Kazimierz Tkaczyk | Elbląski | Sławomir Szof | Polskie Radio Warszawa | Jak-18 | 500 | 700 | 1 200 |
| 18 | Gabriel Legwant | Stalowo-Wolski | Andrzej Mroczek | "Słowo Powszechne" Warszawa | Jak-18 | 630 | 520 | 1 150 |
| 19 | Andrzej Rogoyski | Gdański | Zdzisław Łabędzki | "Wieczór Wybrzeża" Gdańsk | Zlin-26 | 575 | 560 | 1 135 |
| 20 | Ryszard Pilch | Krakowski | Stanisław Gawliński | "Gazeta Krakowska" | Jak-18 | 500 | 625 | 1 125 |
| 21 | Andrzej Ciesielski | Lubelski | Tadeusz Tłuczkiewicz | Polskie Radio Lublin | Jak-18 | 390 | 690 | 1 080 |
| 22 | Jerzy Łącki | Warszawski | Remigiusz Kościuszko | "Express Wieczorny" Warszawa | Jak-18 | 420 | 625 | 1 045 |
| 23 | Edward Kowal | Łódzki | Zdzisław Strzępek | "Głos Robotniczy" Łódź | Jak-18 | 465 | 545 | 1 010 |
| 24 | Marian Urbański | Radomski | Bronisław Duda | "Życie Radomskie" | Jak-18 | 415 | 570 | 985 |
| 25 | Tadeusz Zieliński | Warszawski | Janusz Szymański | "Żołnierz Polski" Warszawa | Jak-18 | 385 | 600 | 985 |
| 26 | Andrzej Płaziński | Poznański | Józef Dopieralski | "Ekspress Poznański" | Jak-18 | 460 | 520 | 980 |
| 27 | Henryk Tuliszka | Słupski | Henryk Konieczny | Polskie Radio i Telewizja – Koszalin | Jak-18 | 370 | 575 | 945 |
| 28 | Borys Puzej | Warszawski | Jan Katarkiewicz | Zachodnia Agencja Prasowa – Poznań | Jak-18 | 440 | 460 | 900 |
| 29 | Józef Krzywda | Opolski | Czesław Smoliński | "Trybuna Opolska" | CSS-13 | 360 | 360 | 720 |

## WICEPREMIER ZENON NOWAK DO UCZESTNIKÓW III SAMOLOTOWEGO RAJDU DZIENNIKARZY I PILOTÓW

*Wrocław*

*Nie mogąc osobiście wziąć udziału w Waszej uroczystości, przekazuję Wam Pilotom i Dziennikarzom, z okazji pomyślnego zakończenia III Ogólnopolskiego Rajdu po ziemiach zachodnich i północnych serdeczne pozdrowienia i gratulacje. Wasza piękna impreza odbyła się w jubileuszowym XX roku istnienia Polski Ludowej, kiedy społeczeństwo w całym kraju dokonuje bilansu i podsumowania wyników swej pokojowej pracy. Z dumą możemy stwierdzić, że pod przewodnictwem Partii dokonał się w ciągu tych lat w naszym kraju proces rewolucyjnych przemian we wszystkich dziedzinach życia. XX lat Polski Ludowej — to symbol zwartości i ogromnych możliwości naszego narodu, to dobra zapowiedź dalszego, wszechstronnego rozwoju naszej Ludowej Ojczyzny. Do jednych z największych sukcesów Polski Ludowej zaliczamy zaludnienie, zagospodarowanie i rozwój piastowskich ziem zachodnich i północnych, zespolonych na zawsze w jeden nierozerwalny organizm z całym krajem.*

*Wy dziennikarze oraz Wasi koledzy rozpoczynaliście na tych ziemiach swą zawodową i społeczną służbę w niełatwych warunkach. Wysiłek Waszego pióra w ciągu 19 lat oddany był na usługi społeczeństwa, dokumentując i utrwalając kształtowanie się nowej historii i nowego socjalistycznego charakteru ziem nad Odrą i Bałtykiem.*

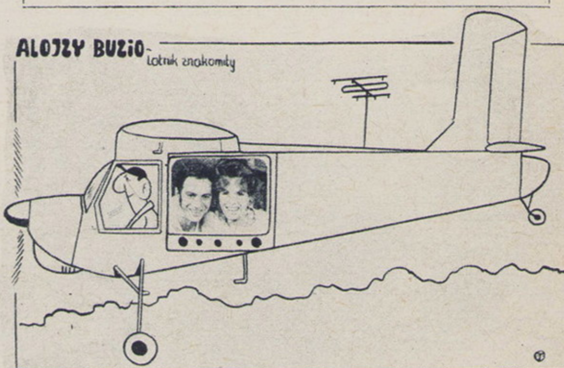
*Wy piloci oraz Wasi koledzy, zrzeszeni w Aeroklubach kontynuujecie i popularyzujecie wśród społeczeństwa chlubne tradycje polskiego lotnictwa. Działalność Wasza przyczynia się poważnie do upowszechnienia, zwłaszcza wśród młodzieży, kultury technicznej, a we współpracy z Ludowym Wojskiem Polskim jest jednym z ważnych elementów obronności naszego Kraju.*

*Kończąc składam Wam Drodzy Przyjaciele najlepsze życzenia dalszych sukcesów w Waszej odpowiedzialnej pracy oraz powodzenia w życiu osobistym.*

*WICEPREZES RADY MINISTRÓW*
*(—) ZENON NOWAK*

## SŁUCHAJCIE RADIOSTACJI X SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

**Zawiadamiamy naszych Czytelników, że w czasie trwania X Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie (7—21 czerwca) cztery razy dziennie rozbrzmiewać będzie w eterze głos radiostacji Mistrzostw. Nadawać ona będzie aktualne wyniki, komentarze, wywiady. Znak wywoławczy radiostacji: Leszno — Lotnisko. Nadawać będzie ona na częstotliwości 6805 kilocykli (pasmo 44 m). Audycje, jak już wspomnieliśmy, nadawane będą cztery razy dziennie w godzinach: 7.00 — 7.30, 10.00 — 10.30, 16.00 — 16.30 i 20.45 — 21.15.**





# ROZMAWIAMY z wiceministrem OŚWIATY Ferdynandem Herokiem

**Wiceminister Oświaty Ferdynand Herok, przyjął ostatnio przedstawicieli „Skrzydlatej Polski" — redaktora naczelnego mgr Jerzego R. Koniecznego i red. inż. Janusza Wojciechowskiego — którym udzielił wywiadu zamieszczonego poniżej.**

**Jak Ministerstwo Oświaty widzi rolę modelarstwa technicznego w szkołach? Jakie miejsce może tam zająć modelarstwo lotnicze i rakietowe?**

— Nowe programy szkół podstawowych i średnich zawierają wiele treści sprzyjających wychowaniu dorastających pokoleń w coraz pełniejszym rozumieniu zagadnień współczesnej techniki. Cały ten problem określany jest jako zagadnienie politechnicznego kształcenia dzieci i młodzieży. Pracownie zajęć praktyczno-technicznych są w tym celu coraz lepiej wyposażane w narzędzia, sprzęt, obrabiarki szkolne itp. Lepsze jest również wyposażenie pracowni fizyki i chemii.

Modelarstwo techniczne uprawiane przez dzieci i młodzież w ich czasie wolnym pozwala na pogłębienie i rozszerzenie zainteresowań powstałych na lekcjach i w czasie obowiązkowych zajęć, zwłaszcza praktyczno-technicznych. Budzenie i zaspokajanie zainteresowań dzieci i młodzieży twórczością techniczną — to podstawowe zadania realizowane przez modelarnie.

Modelarstwo techniczne w szkołach posiada bogate tradycje. Szczególnie poważnymi osiągnięciami szczycą się konstruktorzy modeli lotniczych, okrętowych i przemysłowych. Szybki rozwój techniki lotniczej i rakietowej w kraju i na świecie wpłynął niewątpliwie na wzrost zainteresowań tymi dziedzinami wśród dzieci i młodzieży.

**Czy są już jakieś doświadczenia praktyczne z zakresu współpracy resortu Oświaty z organizacjami społecznymi zajmującymi się sprawami politechnizacji młodzieży?**

— W politechnizacji nauczania dużą pomoc okazują nam organizacje młodzieżowe i społeczne. Harcerstwo, Aeroklub PRL, LOK — czynnie włączają się do organizowania modelarni, przychodzą z pomocą programową, kadrową i organizatorską. Bez inicjatywy samej młodzieży, organizującej różne samorządne formy zajęć technicznych nie może być mowy o pełnej realizacji zadań w zakresie wychowania technicznego. Wychowanie techniczne stanowi dziś integralną część programów działania wielu organizacji młodzieżowych i uczniowskich. Współpraca szkół z różnego rodzaju pozaszkolnymi placówkami jest coraz szersza, a nadzór administracji szkolnej, mający za zadanie właściwe kierunkowanie tych poczynań, coraz operatywniejszy i wnikliwszy.

**W jakim stopniu pomoc SFOS i LOK w wyposażeniu modelarni i szkoleniu instruktorów pokrywa bieżące potrzeby szkół? Jak zarysowuje się najbliższa przyszłość?**

— Wspomniana pomoc w zakresie poprawy wyposażania szkół w środki do politechnicznego kształcenia uczniów nie rozwiązuje jeszcze sprawy zapewnienia modelarstwu bazy materialnej.

Wyjednana przez ZG LOK dotacja z funduszów SFOS w wysokości 21 milionów złotych w 1964 roku umożliwi wyposażenie 700 modelarni w szkołach, w których dziewczęta i chłopcy będą mogli lepiej pracować i konstruować modele lotnicze, rakietowe, szkutnicze oraz urządzenia elektryczne i elektroniczne w czasie wolnym od zajęć szkolnych. W latach przyszłych mamy nadzieję uzyskać ze SFOS dalsze środki, które pozwolą organizować modelarnie wszędzie tam, gdzie będzie przeszkolona kadra instruktorów.

**Jak się przedstawia problem szkolenia instruktorów zajęć modelarskich (politechnicznych)? Niewątpliwie najlepszymi byliby tutaj nauczyciele, ale — czy wobec przeciążenia ich innymi podstawowymi obowiązkami są jakieś szanse oparcia kadry instruktorskiej na nauczycielach?**

— O rozwoju modelarstwa i jego osiągnięciach czy sukcesach decydują instruktorzy. Wielu z już pracujących instruktorów cieszy się zasłużonym szacunkiem i uznaniem zarówno działaczy, jak i młodzieży. Znanym i uznanym instruktorem modelarstwa lotniczego jest np. kol. Stanisław Sawa, nauczyciel szkoły w Opocznie (woj. kieleckie), modelarstwa rakietowego — kol. Władysław Cyran z Woli Batorskiej k. Niepołomic (woj. krakowskie), modelarstwa okrętowego — kol. Zbigniew Ziętkiewicz z Gdyni (Szkoła Podstawowa nr 18), modelarstwa kołowego — kol. Marek Jackowiak z Kłodzka i wielu innych. Wielki dorobek w tym zakresie mają szkoły i organizacje zajmujące się modelarstwem. Istnieje pilna potrzeba, aby organizacje przyszły szkołom z pomocą w obejmowaniu systemem szkolenia coraz większej liczby zainteresowanych nauczycieli.

Ale nie tylko tych, którzy są nauczycielami z zawodu. Pragniemy pozyskać techników, inżynierów, przodujących racjonalizatorów i włączyć ich do pracy z młodzieżą, oczywiście po pewnym przeszkoleniu w zakresie pedagogiki, form i sposobów organizacji zajęć technicznych. Modelarstwo Polski Ludowej wychowało już wielu przodujących konstruktorów, inżynierów i techników. Chcemy teraz, aby ludzie techniki włączali się do naszej, trudnej pracy nad wychowaniem technicznym w szkołach. Spotykamy się z pełnym zrozumieniem znaczenia tego problemu tak we władzach NOT, jak i w Komitecie Nauki i Techniki.

**Jak nam wiadomo, jest Pan przewodniczącym Komisji Modelarstwa Zarządu Głównego LOK. Prosimy więc o kilka słów na temat jej dotychczasowej działalności i roli jaką odgrywała lub będzie odgrywała w organizowaniu masowego ruchu politechnicznego oraz wyczynu modelarskiego w naszym kraju?**

— Komisja Modelarstwa przy ZG LOK ma charakter doradczy i koordynujący wysiłki działaczy modelarskich. Inicjatywie skupionej w niej działaczy zawdzięczamy dopracowywanie się materiałów poglądowych, wydawnictw, normatywów wyposażenia modelarni, określenia potrzeb materiałowych, organizacji wystaw, konkursów prac, itp. Chciałbym w tym miejscu podkreślić duży wkład pracy i cenną inicjatywę sekretarza tej komisji Jana Marczaka.

Z inicjatywy Komisji odbyły się w 1963 roku liczne zawody modeli kołowych, pływających i rakietowych. W roku bieżącym otwarta została (przy udziale NOT) we Wrocławiu — Ogólnopolska Wystawa Modelarska. Szereg dalszych imprez tego rodzaju jest w trakcie przygotowania.

Aktualnym zadaniem Komisji będzie zapewnienie maksymalnego wykorzystania przydzielonych przez SFOS środków na wyposażenie modelarni. Pragniemy też zapewnić młodzieży udział w konkursach międzynarodowych różnych modeli organizowanych w bieżącym roku przez Czechosłowację, NRD i ZSRR.

**Panie Ministrze, jak Pan, jako doświadczony pedagog i działacz społeczny widzi praktyczne skutki wychowania politechnicznego prowadzonego poprzez modelarstwo.**

— Uprawianie techniki w zajęciach modelarskich oznacza możliwość realizacji aktualnych pomysłów, wprowadzania w czyn rodzącej się w wyniku lekcji myśli konstruktorskiej, sprawdzania w twórczości modelarskiej praw rządzących przyrodą. A w przyszłości? Oby wszyscy młodzi konstruktorzy wyrośli na ludzi przodujących w technice. Wierzę, że wielu z nich to właśnie przyszli racjonalizatorzy, ludzie postępu technicznego Polski Socjalistycznej.



**W przerwie obrad niedawno odbytej ogólnopolskiej narady działaczy modelarskich LOK i resortu Oświaty. Od lewej: wiceminister Obrony Narodowej, szef Sztabu Generalnego WP, gen. broni Jerzy Bordziłowski; prezes ZG LOK gen. bryg. Franciszek Księżarczyk oraz wiceminister Oświaty Ferdynand Herok — oglądają okolicznościową wystawę twórczości modelarskiej.**
**Foto: J. Ziółkowski**

Mała
**ENCYKLOPEDIA**
lotników polskich

## IRENA KEMPÓWNA-ZABIEŁŁO

**URODZIŁA** się 10 października 1920 r. w Warszawie, gdzie uczęszczała do szkoły podstawowej i średniej (matura w 1938 r.). W czasie okupacji studiowała architekturę na tajnych kompletach Politechniki (2,5 roku). Studia kontynuowała dalej w Gdańsku (od 1949 r.), gdzie w 1952 r. ukończyła Wydział Architektury Politechniki i uzyskała dyplom mgr inż. architekta.

Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1936 r. w Ustianowej na eksperymentalnym kursie PW lotniczego dla kobiet; zdobyła wtedy podkat. „B", a w rok później w Bezmiechowej (u instr. A. Dziurzyńskiego) uzyskała podkat. „C". W 1939 r. zdobyła w Polichnie (również u Dziurzyńskiego) kat. „D". Do wybuchu wojny wylatała na szybowcach ok. 120 godzin.

W czasie okupacji przebywała w Warszawie. Oprócz studiów na tajnych kompletach, pracowała w firmie Agfa-Foto, a w czasie powstania była sanitariuszką-łączniczką.

Po wyzwoleniu rozpoczęła pracę w lotnictwie sportowym. W czerwcu—lipcu 1945 r. ukończyła kurs dla instruktorów szybowcowych w Fordonie, po ukończeniu którego była instr. w szkole szybow-



cowej w Rzadkowie. Tamże w sierpniu 1945 r. prowadziła pierwszy regularny kurs szybowcowy dla studentów Szkoły im. Wawelberga w Warszawie. Stamtąd przeniosła się do Łodzi, gdzie do maja 1946 r. pracowała w aeroklubie, jako instruktor i sekretarz klubu. Z kolei pracuje jako instruktor w Aeroklubie Śląskim w Katowicach. Kończy w tym czasie również kurs unifikacyjny dla instruktorów w Ligotce Dolnej, gdzie przeszkala się również w pilotażu na samolotach. W sezonie letnim 1946 r. szkoliła w Katowicach, a na jesieni tegoż roku przeniosła się do Aeroklubu Gdańskiego; była tam instruktorem, a następnie kierownikiem sekcji szybowcowej — do lipca 1951 r.

W latach 1952—1956 nie latała i pracowała poza lotnictwem (w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego). W 1952 r. wyszła za mąż. W 1956 r. wróciła z powrotem do Aeroklubu Gdańskiego, gdzie przez pewien okres pełniła społecznie funkcję kierownika sekcji szybowcowej. 1 listopada 1957 r. rozpoczęła pracę na stanowisku komendanta w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lesznie, która 1 stycznia 1959 r. przemianowana została na Centrum Szybowcowe APRL. Na stanowisku komendanta Centrum przebywa do chwili obecnej.

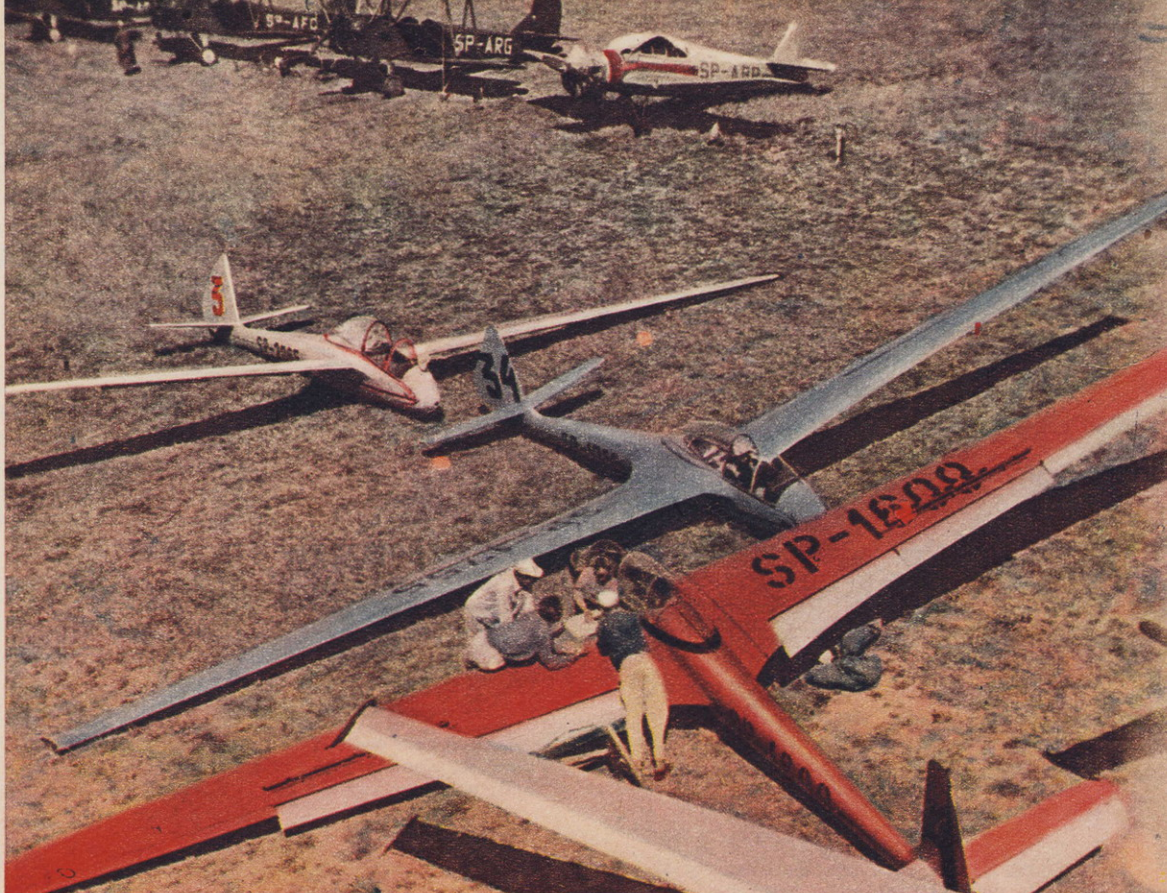
Srebrną odznakę szybowcową zdobyła 18.VIII. 1939 r., złotą w sierpniu 1959 r. Obecnie ma 2 diamenty: za przelot docelowy — 300 km (1959 r.) i przewyższenie — 5 000 m (1963 r.). W 1948 r. startowała w krajowych zawodach szybowcowych na Żarze (4 miejsce) a w rok później zwyciężyła na szybowcu „Sęp" w Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej na Żarze. W tymże samym 1949 r. ustanowiła pierwszy w Polsce Ludowej międzynarodowy rekord szybowcowy — prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km — 50 km/h. Ustanowiła poza tym wiele rekordów krajowych.

Począwszy od 1959 r. jest rokrocznie kierownikiem Szybowcowych Mistrzostw Polski, a w 1962 r. kierowała II Zawodami Szybowcowymi Krajów Socjalistycznych. Tego roku brała również udział w rajdzie reklamowym „Motoimportu" do Szwecji. Jest członkiem Sądu Honorowego APRL.

Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy i pilota samolotowego turystycznego II klasy. Na 27 typach szybowców wylatała 550 godzin, a na samolotach 335 godzin. W 1959 r. odznaczona została Złotym Krzyżem Zasługi, a w 1961 r. otrzymała od FAI Dyplom im. P. Tissandier'a.

(j. r. k.)






Po prędkościowym przelocie docelowo-powrotnym zawodnicy omawiają wrażenia z rozegranych konkurencji.

# 5 LAT CENTRUM SZYBOWCOWEGO W LESZNIE

**Mgr inż. IRENA ZABIEŁŁO**
**komendant Centrum Szybowcowego APRL**

WYCZYNOWA Szkoła Szybowcowa w Lesznie przekształcona została z dniem 1 stycznia 1959 roku w Centrum Szybowcowe Aeroklubu PRL. Przed ośrodkiem stanęły nowe poważne zadania, z których najważniejszymi były: działalność w kierunku doskonalenia metod pracy instruktorów szybowcowych w Polsce oraz szkolenie nowych kadr instruktorskich, jak również praca w kierunku rozwoju teorii i praktyki szybowcowych lotów wyczynowych.

Zasadniczym zadaniem stało się więc bliższe poznanie kadry instruktorskiej i jej potrzeb szkoleniowych. W tym celu już w roku 1959 przeprowadzono pierwsze kursy doskonalące dla instruktorów, rozpisano szereg ankiet oraz w następstwie opracowano zasadnicze kierunki działania, a mianowicie:

— zwiększenie zainteresowania i umiejętności instruktora w prowadzeniu działalności wychowawczej i selekcyjnej. Nastawiony na liczbowe wykonanie planu szkoleniowego instruktor tracił niekiedy z oczu zasadnicze cele społeczno-wychowawcze;
— opracowanie metodyki szkolenia szybowcowego. Brak pomocy i publikacji w tej dziedzinie nie sprzyjał unifikacji i był przyczyną dużych różnic w poziomie szkolenia;
— zainteresowanie instruktorów sportem szybowcowym. Na skutek braku możliwości latania wyczynowego niektórzy instruktorzy mieli niższe kwalifikacje sportowe od wielu pilotów w klubie, co stawiało ich w fałszywej i niekorzystnej pozycji i nie ułatwiało zdobycia autorytetu u uczniów.

W latach 1959 — 1962 na kursach doskonalących w Lesznie brało udział 159 instruktorów z całej Polski (a więc niektórzy kilkakrotnie). W programie kursów przeprowadzono zajęcia z pedagogiki i psychologii oraz problemów młodzieżowych, współpracując z wykładowcami wyższych uczelni (prof. Laurentowski, mgr Manturzewski i inni). W roku 1960 opublikowano skrypty z pedagogiki i psychologii dla potrzeb instruktora szybowcowego.

W dalszym etapie działalności opracowano w Centrum program kursu metodycznego dla kandydatów na instruktorów szybowcowych. Poza wykładami z podstaw pedagogiki i psychologii wprowadzono teoretyczne i praktyczne zajęcia metodyczne i dydaktyczne oraz szkolenie techniczne. Pierwszy kurs przeprowadzono na wiosnę 1961 r. oraz dwa następne w 1962 r. Ogółem przeszkolono 79 kandydatów na instruktorów.

Następnym zadaniem było zbieranie materiałów i opracowanie metodyki szkolenia szybowcowego. Do chwili obecnej wydano metodykę szkolenia w lotach holowanych i akrobacji szybowcowej oraz prace na temat użycia radia i symulatora lotu w szkoleniu szybowcowym, a w przygotowaniu do druku są trzy dalsze części, a mianowicie: wstęp do metodyki (ogólne wiadomości metodyczne), metodyka szkolenia podstawowego oraz metodyka nauczania lotów żaglowych i mierniczych.

Jedną z nowo wprowadzonych form działalności i nawiązania kontaktu z instruktorami stał się wydany w nakładzie 600 egzemplarzy Biuletyn Instruktora Szybowcowego. Wysyłany jest on nieodpłatnie dla wszystkich instruktorów zawodowych i społecznych. Dotychczas wydano 733 strony opracowań z których:
— 381 stron zagadnienia psychologii, pedagogiki i metodyki;
— 271 stron pomoce szkoleniowe i wykładowe;
— 135 stron analizy przelotów szybowcowych.

Dużą pomocą w pracy wydawniczej i szkoleniowej stała się biblioteka naukowa Centrum. W chwili obecnej gromadzi ona ponad 500 pozycji książkowych dotyczących szybownictwa i lotnictwa w ogóle oraz otrzymuje bieżąco 24 czasopisma lotnicze z całego świata.

Dążąc do dalszego unowocześnienia i obniżenia kosztów szkolenia już w roku 1959 uzyskano od Wojsk Lotniczych pierwszy w PRL symulator lotu. Kiedy w roku 1962 Aeroklub PRL otrzymał większą partię symulatorów lotu, w centrum dokonano już adaptacji technicznej i metodycznej symulatora dla potrzeb szkolenia szybowcowego i opublikowano pracę na ten temat w Biuletynie Instruktora Szybowcowego.

Oczywiście omówiona powyżej działalność nie może odbywać się w oderwaniu od praktycznego szkolenia. W Centrum prowadzone jest szkolenie szybowcowe w całym zakresie, od szkolenia podstawowego przez szkolenie LPW, kursy lotów chmurowych i nocnych, do lotów wyczynowych i rekordów włącznie. Osiągnięte w pięcioleciu wyniki ilustruje poniższa tabelka:

| | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 |
|---|---|---|---|---|---|
| Wylatano na szybowcach (godzin) | 5184 | 3925 | 4624 | 5776 | 5993 |
| Przeleciano km (w tys.) | 101 | 66 | 70 | 108 | 111 |
| Nadano uprawnień | 143 | 56 | 98 | 126 | 152 |
| Wykonano przelotów ponad 300 km | 80 | 28 | 60 | 88 | 101 |
| Wykonano przelotów ponad 500 km | 5 | — | 18 | 12 | 8 |
| Uzyskano warunków | | | | | |
| do odznak srebrnych | 40 | 12 | 8 | 86 | 63 |
| do złotych | 22 | 12 | 11 | 13 | 8 |
| do diamentowych | 14 | 6 | 24 | 15 | 11 |
| Ustalono rekordów świata | 4 | 3 | — | 2 | 7 |

W tabeli podane dane bez nalotu i kilometrów przelecianych w czasie mistrzostw Polski. Ilość 100 tysięcy kilometrów przelotów rocznie stanowi przeciętnie około 30% kilometrów przelotów wykonanych przez wszystkie pozostałe jednostki Aeroklubu PRL i kwalifikuje nasz ośrodek jako największy pod tym względem na świecie.*) Jednocześnie 63 zdobyte uprawnienia do srebrnych odznak mówią o zróżnicowaniu poziomu pilotów uczestniczących w szkoleniu. Dla zobrazowania tego zróżnicowania poziomu i zakresu szkolenia można podać, że w roku 1963 na 237 pilotów, którzy byli szkoleni lub przebywali na treningu w Lesznie latało:

— pilotów bez klasy 30
— pilotów III klasy 63
— pilotów II klasy 94
— pilotów I klasy 50

a więc 40% uczestników szkolenia stanowili uczniowie, 40% piloci średnio zaawansowani a tylko 20% piloci I klasy. Jeszcze bardziej charakterystyczna jest ilość nadanych uprawnień: i tak na ogólną liczbę 152 uprawnień:

— 31 uprawnień stanowiły nadania III klasy pilota
— 121 uprawnień nadano w zakresie szkolenia do II klasy
— 1 uprawnienie nadano w zakresie szkolenia do I klasy.

Powyższe zestawienie powinno chyba rozwiać mit, że w Centrum latają tylko piloci najwyższej klasy i stąd łatwość uzyskiwania wysokich rezultatów i współczynników bezpieczeństwa.

Należy podkreślić, że dzięki dobrej organizacji pracy lotnej, działalności wychowawczej i profilaktycznej wśród pilotów wyniki Centrum osiągane są przy bardzo wysokim współczynniku bezpieczeństwa, gdyż np. w roku ubiegłym były tylko dwa uszkodzenia szybowców na 5 993 godziny nalotu przy łącznym uszkodzeniu 8% i nie było żadnego uszkodzenia samolotu przy nalocie rocznym 1 290 godzin. Na skutek pełnego wykorzystania obiektu i sprzętu oraz ofiarnej pracy załogi Centrum osiąga najniższy koszt godziny lotu na szybowcach w Polsce.

Aby ocenić wkład pracy kadry instruktorskiej i technicznej należy wskazać, że załoga Centrum nie jest liczniejsza niż w innych szkołach szybowcowych, a mniejsza niż w niektórych aeroklubach oraz, że jeden z najlepszych miesięcy w roku — czerwiec — jest wyłączony z pracy szkoleniowej (mistrzostwa). Osiągnięcie takich wyników stało się możliwe tylko dzięki wielkiemu wysiłkowi, wysokim kwalifikacjom i zamiłowaniu do swej pracy całej załogi.

*) Znaczna większość przelotów, bo np. w 1963 roku 69 tys. kilometrów wykonana była po trasach zamkniętych, co rzutuje na koszt godziny lotu.

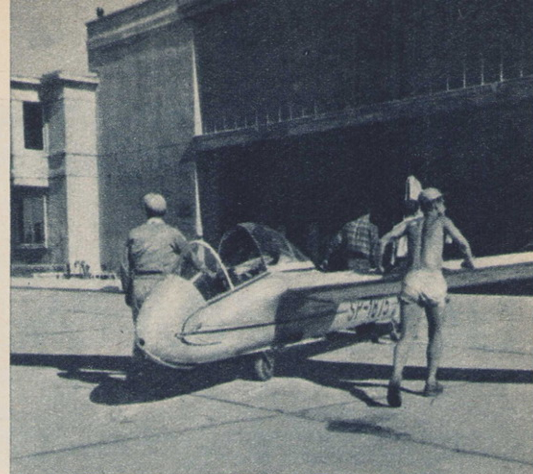
W miarę wzrostu zakresu działania i zadań rozbudowana była oczywiście baza techniczna i wyposażenie ośrodka. Pobudowane zostały dwa nowe hangary, co umożliwiło prawidłowe zabezpieczenie i oszczędną eksploatację posiadanego sprzętu, wyposażono warsztaty do przeprowadzania napraw z głównymi remontami szybowców włącznie, barak-internat otrzymał nowe estetyczne umeblowanie, przeprowadzono w nim również szereg robót adaptacyjnych (umywalnie, WC, centralne ogrzewanie) dla polepszenia pilotom warunków mieszkalnych w tym prymitywnym budynku. Opracowano również we własnym zakresie założenia na budowę nowego budynku szkoły-internatu, którego realizacja niestety została odłożona na następną pięciolatkę z uwagi na wprowadzone oszczędności inwestycyjne.

Do corocznych zadań Centrum należy od 1959 r. organizacja Szybowcowych Mistrzostw Polski. Poniżej podana tabelka ilustruje krótko historię mistrzostw tego pięciolecia.

| | V SMP 1959 | VI SMP 1960 * | VII SMP 1961 | II MZKS VIII SMP 1962 | 1963 IX SMP |
|---|---|---|---|---|---|
| Przeleciano km w tys. km | 100 | — | 69 | 82 | 76 |
| Wylatano godzin | 2 627 | — | 2 181 | 2 539 | 1 982 |
| Ilość konkurencji | 11 | — | 7 | 7 | 10 |
| Ilość uczestniczących krajów | 5 | — | 13 | 8 | — |

Pisząc o mistrzostwach nie można nie wspomnieć o życzliwych i serdecznych więzach, jakie łączą społeczeństwo Leszna ze sportem szybowcowym i z Centrum. Po Mistrzostwach Świata w 1958 r. Społeczny Komitet Organizacyjny Mistrzostw, który w znacznym stopniu przyczynił się do sukcesu organizacyjnego tej międzynarodowej imprezy, przekształcił się w Koło Przyjaciół Centrum Szybowcowego w Lesznie, które jako jedyna chyba organizacja tego typu skupia przedstawicieli władz i działaczy miasta i powiatu leszczyńskiego, sympatyków ośrodka i sportu szybowcowego. Koło współpracuje w organizacji mistrzostw i co roku funduje też mający już dużą tradycję „Puchar Leszna" za najlepszy wynik sportowy uzyskany w szybownictwie przy starcie z tutejszego lotniska. Życzliwą atmosferę i sentyment obywateli do szybownictwa charakteryzuje również fakt, że w roku 1962 jedna z głównych ulic miasta przemianowana została na ulicę Szybowników.

W roku ubiegłym dzięki pomocy społeczeństwa i władz rozpoczęto na terenie lotniska budowę w czynie społecznym basenu sportowego o wymiarach 24 × 15 metrów, z którego korzystać będzie młodzież szkolna i zrzeszenia sportowe z miasta i powiatu leszczyńskiego no i oczywiście piloci przebywający w Centrum. Poza atrakcją sportową obiekt ten będzie platformą bezpośredniego kontaktu młodzieży 13-15 letniej, a więc dla nas „przednaborowej", ze sportem szybowcowym.



**Przed hangarem Centrum Szybowcowego w Lesznie. Transport szybowca typu „Jaskółka".**

Mimo, że nie leży to w planowej działalności Centrum instruktorzy ośrodka, częściowo w ramach działalności społecznej przeprowadzali w okresach zimowych szereg kursów teoretycznych dla młodzieży szkół średnich w Lesznie, Rawiczu i Gostyniu oraz organizowali spotkania, odczyty, wyświetlanie filmów i pogadanki. Poza wyszkoleniem kilku grup podstawowo prowadzony jest całoroczny trening dla około 40 pilotów miejscowych. Spośród nich niektórzy są już bardzo zaawansowanymi pilotami choćby wymienić kol. Franciszka Olejniczaka, pilota wyszkolonego w Lesznie 5 lat temu, obecnie posiadacza 3 diamentów, aktywnego działacza społecznego aeroklubu.

Z szeregu innych bardzo różnorodnych zadań zleconych Centrum do realizacji wymienić należałoby:

— przeprowadzenie dwóch kursów eksperymentalnych dla analitycznego sprawdzenia nowych metod szkolenia;
— organizacja treningu ekip do Szybowcowych Mistrzostw Świata w Kolonii i w Argentynie oraz udział w pracach związanych z przygotowaniem ich wyposażenia. Przygotowanie ekip do szeregu innych wyjazdów zagranicznych;
— przygotowanie zespołów akrobacyjnych na pokazy na Węgrzech i „rombu" na ogólnopolskie pokazy lotnicze;
— obsługa lotno-techniczna obozu dla filmu o fali tatrzańskiej;
— próbna eksploatacja prototypów nowych szybowców Foka i Zefir, nowych radiostacji Świerszczyk i RS-2, przeprowadzenie pomiarów i prób przydatności do dwuholu samolotu CSS-13 itp.

Powyższy artykuł stanowi pobieżny „rys historyczny" Centrum, zestawienie faktów charakteryzujących pracę w ubiegłym pięcioleciu i próbę analizy działalności tego ośrodka w konfrontacji z przyjętymi założeniami.

**Odprawa pilotów na starcie przed kolejną konkurencją Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Szef wyszkolenia Centrum Szybowcowego, trener Szybowcowej Kadry Narodowej i kierownik sportowy mistrzostw w jednej osobie — Józef Dankowski omawia zadanie dnia czekające zawodników.**
**Foto: T. Malinowski (3)**



Z NOTATNIKA RECENZENTA LOTNICZEGO

# Manewr: UCIECZKA W SŁOŃCE

Radość była wśród lotników, gdy Wydawnictwo MON zapowiedziało ukazanie się książki o tematyce lotniczej. Nareszcie coś o nas, współczesnych żołnierzach — lotnikach. Ciągle bowiem zbyt mało jest książek o współczesnym wojsku. Wojsko stanowi dużą społeczność żyjącą własnym, specyficznym życiem. Społecznością tą rządzą inne niż w „cywilu" prawa i zwyczaje, zrozumiałe często tylko przez obywateli tej społeczności — czyli żołnierzy.

Autor książki pt. „Manewr: ucieczka w słońce"*) Bohdan DROZDOWSKI z lotnictwem wojskowym zetknął się po raz pierwszy — jak sam to przyznaje. Z talentem i w sposób wysoce inteligentny przedstawił bohaterów książki — w większości ludzi młodych, kochających Ojczyznę, rodziny, latanie, dziewczyny — jednym słowem zwykłych, a jednocześnie niezwykłych ludzi tkwiących głęboko w życiu. Autor ciekawie a zarazem w sposób lekki scharakteryzował lotnicze środowisko.

Dobrze, że ukazała się ta książka. Bo to co my, żołnierze robimy, warte jest uwagi twórców. Lotnictwo winne jest autorowi wdzięczność za trud włożony w jego pracę. Doceniamy to. Czekaliśmy na tę książkę z niecierpliwością. Toteż, gdy ładnie wydana książka ukazała się na półkach księgarskich, sięgnęły po nią ręce ludzi zakochanych w lotnictwie. A jak wiadomo ludzi tych można podzielić na młodzież i... samych lotników (latających i tych, którzy choć sami nie latają, są zawsze myślą z nami — pilotami). Młodzież pochłania literaturę lotniczą i często posiada rozległe wiadomości z zakresu teorii i konstrukcji lotniczych. No, sami lotnicy też co nieco wiedzą o lotnictwie. Dlatego też, jeśli pisze się o lotnictwie trzeba pamiętać, że czytać to będą ludzie, którzy zauważą każdą nieścisłość i będą wybrzydzać się nad każdym błędem.

Nie wiem z jakiej literatury technicznej korzystał autor pisząc wiele o technice pilotowania samolotów odrzutowych oraz o technice w lotnictwie. Po przeczytaniu książki odnoszę jednak wrażenie, że oparł się wyłącznie na opowiadaniach pilotów i techników, nie zadając sobie trudu sprawdzenia i uzgodnienia tych opowieści. Rezultat — rażące fachowca błędy w licznych i dość długich opisach technicznych. Przykłady? Proszę bardzo! Strona 9, „... spojrzał na tarczę prędkościomierza... szybkość jest za mała. Przyhamował koła i natychmiast cofnął stopy, strumień powietrza uderzył o lotki i stery; wyprostował drążek..."

Ładnie, co? Startowaliści tak kiedy? Ja nie. A jednak ten tysiąc godzin z dużym hakiem mam na własnym koncie. Albo kto wyprowadza z górki przez oddanie drążka, stwarzając sobie samemu trudność — ujemne przeciążenie. Też nowa metoda. Takich kwiatków naliczyłem w książce kilkanaście. I nie mam nawet o to pretensji do autora. Chociaż jeśli był na lotnisku, mógł obejrzeć sobie taką piękną książkę — Instrukcję pilotowania samolotu. Autor został po prostu „podprowadzony" przez pilotów, którzy lubią laików i we łgarstwach, czasem przechodzą nawet rybaków.

Obraz pilotów i ich stosunek do latania w świetle rozważań autora też są jakieś udziwnione. Pilot, który chce umierać w samolocie! Leci, żeby umrzeć! I to bez potrzeby! Autor po jednym locie, jaki wykonał na „Migu" sugeruje, że rozumie Wielkiego Exa, że ostatni jego lot był lotem po śmierć...

Nie chcemy latać po śmierć. Śmierci nie można idealizować, nie sposób planować ją, wymarzyć. Latanie jako zawód dostarcza zbyt wiele możliwości nieplanowego rozstania się z życiem. Ex, choć wykończony fizycznie i zapewne nerwowo, jeśli chciał latać, to tylko po to, aby raz jeszcze przekonać samego siebie, że jeszcze może latać, że jest nadal w pełni sił, że wciąż jeszcze może podołać trudom życia w powietrzu. Na pewno w tym ostatnim locie walczył do końca. Walczył o życie w powietrzu, nie o śmierć. Był szczęśliwy, bo kochał latanie, jak kocha je prawie każdy pilot. Ale w tej miłości do latania, nie popełnia się samobójstwa, jak chciał to uczynić podporucznik Roman Zamorski — pilot z książki Drozdowskiego .Tacy nie powinni latać. I nie latają.

Dlatego właśnie, twierdzę, żeby pisać o lotnictwie, trzeba się na nim znać. Trzeba tkwić duszą i ciałem w lotnictwie. Krótki pobyt w gronie ludzi powietrza narzuca nieodparte pewne kwestie, ale nie sposób wczuć się w atmosferę pracy na lotnisku, w sferę uczuć i odczuć pilota, człowieka który na całe godziny pozostaje sam na sam ze swoimi doznaniami oderwany od ziemi (a tak czasem pragnie się czuć ją pod stopami...), zamknięty w ciasnym pudełku kabiny, zdany na łaskę sprzętu, żywiołów i własnych umiejętności. Wykonuje trudne zadania, przechwytuje cele, bombarduje, strzela — jednym zdaniem strzeże naszych granic i dorobku dwudziestoletniej pracy. Pokonuje zwycięsko kaprysy pogody, niesprawność sprzętu. Pokonuje najgorsze — własną słabość. Walczy o życie. W pełni, świadomie, bo ma dla kogo i po co żyć.

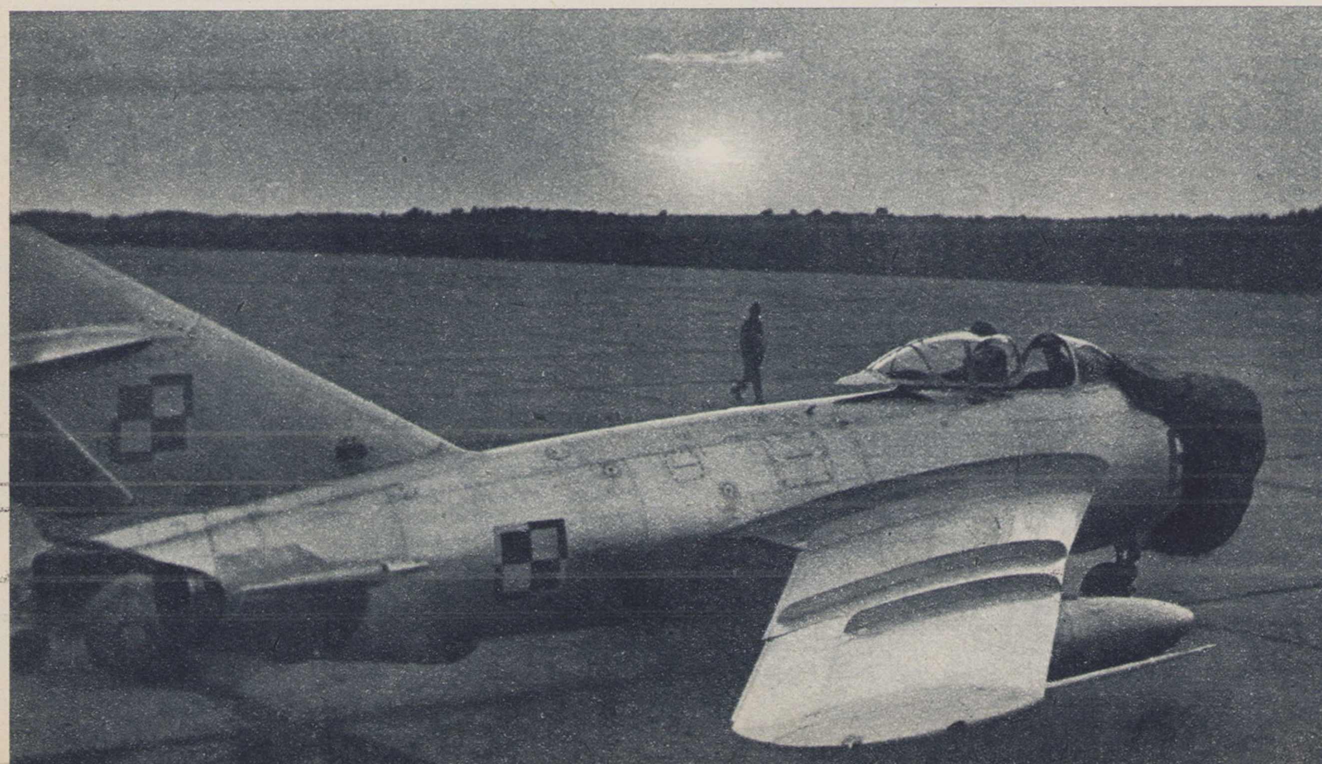
Autor książki niebacznie (jak sądzę) napisał kilka zdań krzywdzących bardzo dziennikarzy wojskowych. Znam kilku takich właśnie, ale nie zauważyłem, aby tak pysznie obnosili się po lotniskach z dystynkcjami posiadanych stopni wojskowych. Czasy, kiedy dziennikarze wojskowi pisywali „lotnicze" brednie należą do zamierzchłej przeszłości. Życzę każdemu piszącemu o wojsku takiej znajomości rzeczy, jaką posiadają oficerowie-dziennikarze: Szymański, Kaznowski, Szczypek i legion innych.

Oceniając dotychczas wydane pozycje o tematyce lotniczej, wydaje się, że jednak lepiej jest, gdy o lotnictwie piszą lotnicy. Choć bez wątpienia daleko im (szczególnie współczesnym) do erudycji i doświadczenia pisarskiego autora „Manewru: ucieczki w słońce". Bo aby lotnictwo rozumieć, trzeba poznać na własnej skórze blaski i cienie lotniczego życia, trzeba poświęcić się bez reszty cudownemu zajęciu. Tylko wtedy powstanie książka na miarę Exupery'ego, czy Pomiana, Meissnera, czy Arcta, książka pełna zrozumienia tajników powietrza, ukazująca człowieka w nowym, tajemniczym otoczeniu — w powietrzu. Bo jednak człowiek i jego przeżycia nie powinny ani na chwilę schodzić z centrum uwagi autora.

**kpt. pil. BOGDAN BARTNIKOWSKI**

*) Wyd. MON — 1964, str. 152 cena 10 zł, nakład 20 250 egz.

O zmierzchu... Foto: Lech Zielaskowski



# LUDZIE XX LECIA

## SEKRETARZ PARTII

W marcu bieżącego roku minęło 20 lat od chwili, gdy płk Marian Kozłowski włożył mundur żołnierza ludowego Wojska Polskiego.

Było to w Sumach w 1944 roku. Jako dwudziestoletni młodzieniec został skierowany do Oficerskiej Szkoły Podchorążych Wojska Polskiego w Riazaniu. Po promocji, w stopniu podporucznika, zostaje skierowany do Oficerskiej Szkoły Piechoty Nr 1, I Armii Wojska Polskiego. Jest wykładowcą taktyki. Później pełni różne funkcje — jest dowódcą kompanii, następnie dowódcą batalionu.

Są to pierwsze lata wyzwolonej ojczyzny. Płk Marian Kozłowski bierze aktywny udział w walkach z reakcyjnym podziemiem — walczy z bandami, między innymi z bandami „Jastrzębia" i „Młota" w okolicach Włodawy, Chełma, Parczewa...



Z lotnictwem płk Marian Kozłowski styka się w 1947 roku. Po ukończeniu kursu w Wyższej Szkole Piechoty oraz kursu szefów sztabów pułków lotniczych zostaje skierowany do pułku lotnictwa szturmowego. Tam zapoznaje się z trudną, wymagającą wiele sił i poświęcenia pracą sztabową w lotnictwie. W pułku tym spotkał się z Bohaterem Związku Radzieckiego, Kitajewem oraz z obecnym Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim.

Po pewnym czasie płk Marian Kozłowski zostaje przeniesiony służbowo do Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego. Organizuje jeden z pododdziałów szkolnych.

W 1951 roku przełożeni płk. Mariana Kozłowskiego, skierowują go na Akademię Lotniczą w Związku Radzieckim. Po ukończeniu Akademii obejmuje stanowisko w byłym Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPK, obecnie pracuje w Inspektoracie Lotnictwa.

Od 1946 roku jest członkiem partii. Od 1949 roku pełni nieprzerwanie funkcje we władzach partyjnych. Obecnie jest sekretarzem Komitetu Partyjnego Sztabu Inspektoratu Lotnictwa.

H. Sz.

# Proponuję

## PODUSZKOWCE DLA MŁODZIEZY

PANIE Redaktorze, z przyjemnością przeczytałem w pańskim piśmie obszerny reportaż z pierwszych prób małego poduszkowca, który wykonaliśmy w warszawskiej Stacji Młodego Technika. Cieszę się, że nasza akcja nowych, ciekawych form politechnizacji wśród młodzieży znalazła u Pana uznanie. Od chwili, kiedy oglądał Pan nasz pojazd chłopcy „wylatali" na nim kilka dalszych godzin. Chłopcy, którzy go zbudowali nie mieli przed tym możliwości żadnego (poza rowerem) zapoznania się z właściwościami środków komunikacyjnych. Mam tutaj na myśli motocykle, samochody czy samoloty. Ich wiek „16, 18 lat" tłumaczy ten stan rzeczy. Dlatego też z wielką ciekawością, jako były pilot, zawodnik sportu motorowego i samochodziarz, obserwowałem reakcje przy opanowywaniu techniki jazdy (czy też lotu) na poduszkowcu. Już po kilkunastu minutach każdy z nich wykazywał zdecydowanie „smykałkę" do tej — dość zresztą prostej — sztuki. Brak ryzyka poważniejszego wypadku i mała prędkość postępowa pozwala kierowcom tej konstrukcji szybko pozbyć się tremy tak charakterystycznej przy pierwszych lotach na szybowcu, na samolocie, a nawet podczas jazdy samochodem. Z drugiej zaś strony konieczność kontrolowania kierunku, pochylania i czynności dźwignią gazu — zmuszają początkującego adepta sztuki pilotażu do synchronizacji ruchów nóg i rąk z pewnym określonym efektem.

Obserwując te zabawy doszedłem do — jak mi się wydaje — ciekawego wniosku. Czy nie warto by zastosować małych i tanich jednoosobowych poduszkowców powietrznych jako wstępnej formy treningu i wykazania wrodzonych zdolności (lub ich braku) dla początkujących pilotów i kandydatów do aeroklubów.

Mały jednoosobowy poduszkowiec o wymiarach 1,5 × 3 m. ma następującą charakterystykę. Przy ciężarze własnym — 120kG i udźwigu — 80 kG, napędzany dwoma silnikami typu motocyklowego 175 $cm^3$ każdy, może rozwijać maksymalną prędkość 40 km/h i poruszać się na wysokości 3 cm nad ziemią z możliwością pokonywania, dzięki elastycznej osłonie, nierówności do 15 cm.

Kierowanie odbywa się przez poruszanie steru kierunku umieszczonego częściowo w strumieniu wentylatora napędowego, uruchamianego dwoma pedałami typu lotniczego. Sterowanie pochylenia o ograniczonym zakresie (ale dobrze wyczuwalnego) — przez przesuwanie środka ciężkości specjalnym ciężarem uruchamianym drążkiem typu lotniczego. Sterowanie gazem — dwoma dźwigniami typu lotniczego umieszczonymi jak w samolocie obok lewej ręki. Tego typu poduszkowiec potrafi zarówno zakręcać w miejscu, jak i poruszać się w dowolny sposób po terenie lotniska przy skoszonej trawie oraz po śniegu. Reakcja na ster kierunku, szczególnie przy małej prędkości, wolniejsza niż w samolocie; reakcja na pochylenie — dość szybka. Dzięki kształtowi i rozmieszczeniu urządzeń sterowniczych identycznie jak w samolocie treningowym, młody kandydat na pilota mógłby oswoić się z niektórymi czynnościami analogicznymi do sterowania samolotem oraz, co wydaje mi się ważne, z hałasem i manipulowaniem dźwigniami gazu. Absolutne bezpieczeństwo tej zabawy oraz pełna samodzielność od pierwszej chwili lotu dałaby pilotawi tej zabawki wiele emocji i ciekawych spostrzeżeń.

Instruktorowi zaś — również ciekawe obserwacje, pozwalające szybko ocenić zdolności kandydata. Wydaje się, że te propozycje są dość zachęcające.

Jak jednak wygląda ekonomiczna strona tego projektu? Mam już skromne doświadczenie w tym zakresie i spróbuję zaryzykować pewną kalkulację stępną. W przypadku wykonania krótkiej serii 10 sztuk tego rodzaju pojazdów-zabawek w oparciu o istniejące silniki (bez przeróbek, poza rurą wydechową) oraz gotowych elementów ze skasowanych samolotów (orczyk, drążek, dźwignia gazu, fotel itd.) można by zamknąć koszt wytworzenia jednej sztuki w granicach 15—20 tysięcy złotych (konstrukcja kadłuba oraz łoża silnika i wentylatora jest tutaj bardzo prosta).

Jak wiadomo, koszt jednej godziny treningu wynosi: $\frac{J}{K}$, gdzie J — koszty nabycia sprzętu, K — koszty pośrednie i bezpośrednie eksploatacji, P — liczba pasażerogodzin. Wartość J zakładamy — 15 tys. zł. K — w kosztach eksploatacji uwzględnimy chwilowo koszty bezpośrednie z całego okresu eksploatacji, którego czas przyjmiemy jako 200 godzin. Zakładając godzinowe zużycie paliwa w wysokości 50 zł oraz koszty napraw w sumie 5 tysięcy złotych, uzyskamy wartość:

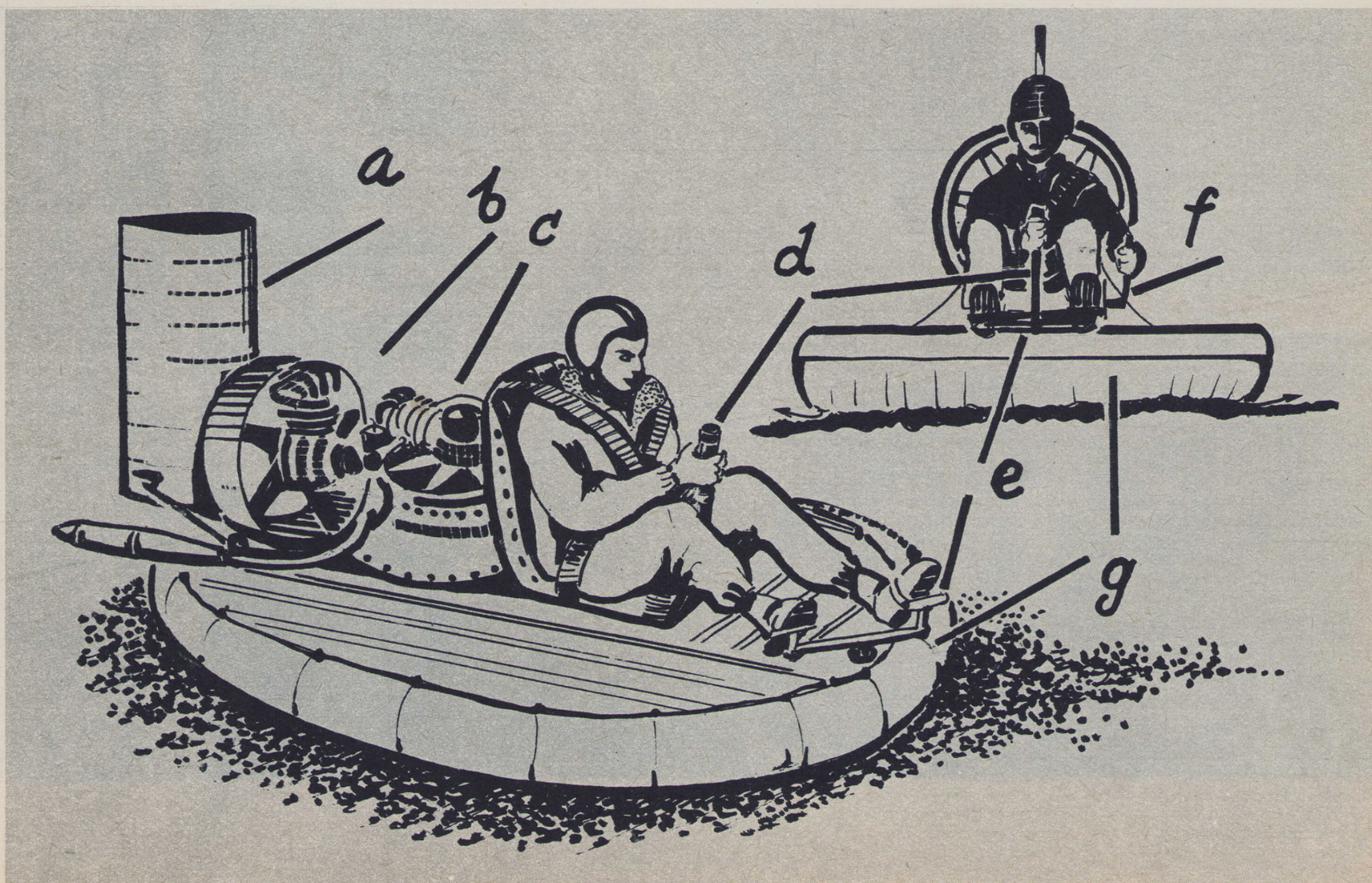
$$\frac{15\,000 + 50 \times 200 + 5\,000}{200}$$

co daje w wyniku 150 zł za godzinę lotu. Oczywiście, nie uwzględniłem tutaj narzutów stałych administracji aeroklubu, utrzymania lotniska, płacy instruktora, ubezpieczeń itd. Z kalkulacji, która wydaje się być zbliżona do rzeczywistości, widać, że tego rodzaju impreza jest stosunkowo tania, biorąc pod uwagę, że koszt godziny treningu samolotowego jest rzędu 1 000 zł, a koszt nabycia samolotu również nieporównywalnie wyższy od kosztów budowy małego poduszkowca powietrznego.

Jaka jest natomiast przydatność tego rodzaju urządzenia pod względem szkoleniowym, niech ocenią nasi specjaliści. Wiem, że urządzenie to stanowi wielką atrakcję dla młodzieży. Sądzę, że może ktoś z czynników kompetentnych rozważy te propozycje i zabierze głos na łamach Waszego poczytnego czasopisma.

**Inż. ANDRZEJ MOLDENHAWER**
**adiunkt Instytutu Lotnictwa**

**Lotniczy „gokart" — symulator lotu. Oznaczenia: a — ster kierunku, b — wentylator napędowy, c — wentylator nośny, d — ster pochylania, e — orczyk (pedały), f — dźwignia gazu, g — osłona elastyczna.**



# SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE jutra?

ZDANIEM wielu rzeczoznawców lotniczych lata 1968-1970 będą okresem, w którym linie lotnicze światowych towarzystw lotniczych, wprowadzą do eksploatacji naddźwiękowe samoloty komunikacyjne. Prace w tym kierunku prowadzone są już w tej chwili przez wiele różnych firm lotniczych. Doświadczenia nad tymi samolotami najbardziej zaawansowane są w ZSRR, USA i w Wielkiej Brytanii.

Jak poinformowali niedawno radzieccy specjaliści, zbudowany w ZSRR wielki odrzutowy samolot komunikacyjny typu IŁ-62, jest ostatnim samolotem o prędkości okołodźwiękowej. Przemysł lotniczy Wielkiej Brytanii i Francji prowadzi wspólnie budowę naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde", który będzie dwukrotnie przekraczał prędkość dźwięku. Prace nad prototypem tego samolotu są już na ukończeniu. Przed konstruktorami samolotów naddźwiękowych tego typu stoi jeszcze wiele problemów do rozwiązania. Wszystko wskazuje na to, że zostaną one pokonane już w najbliższym czasie.

Wśród lawiny projektów wysuwanych przez różne firmy lotnicze świata, największą grupę samolotów tego typu stanowią maszyny budowane w układzie delty, delty typu „kaczka", podwójnej delty, oraz posiadające normalne skrzydła o silnym skosie do tyłu. Na szczególną uwagę zasługują tutaj projekty amerykańskich firm: Boeing, Convair, North American i Lockheed. Wytwórnie te specjalizując się w budowie szybkich samolotów, posiadają duże doświadczenie i od pewnego czasu prowadzą intensywne badania nad samolotami naddźwiękowymi dla potrzeb komunikacji pasażerskiej.

Patronat nad wszelkimi doświadczeniami w tej dziedzinie sprawuje NASA, przeznaczając na ten cel duże sumy i odpowiednio wyposażone placówki badawcze. Naukowcy z NASA wysuwają ostatnio bardzo ciekawe projekty naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych wyposażonych w... skrzydła, które zmieniają skos w locie. Według założeń NASA, naddźwiękowy samolot komunikacyjny ze względów czysto ekonomicznych, powinien być przystosowany do eksploatacji ze współczesnych lotnisk. Aby to założenie mogło być zrealizowane, samolot powinien charakteryzować się dużą rozpiętością prędkości lotu. Jego prędkość startu i lądowania powinna być zbliżona do prędkości startu i lądowania współczesnych, dużych samolotów komunikacyjnych (Boeing-707, Comet-4 B, Douglas DC-8).

Jest to możliwe tylko w przypadku zastosowania skrzydła o zmiennym skosie w locie. W przypadku zastosowania takiego skrzydła, naddźwiękowy samolot komunikacyjny może osiągać prędkości w granicach 400-3000 km/h, i tym samym może być eksploatowany z obecnych pasów startowych. Już w tej chwili w ośrodku doświadczalnym w Virginia, prowadzone są zaawansowane próby na modelach samolotów wyposażonych w takie skrzydła.

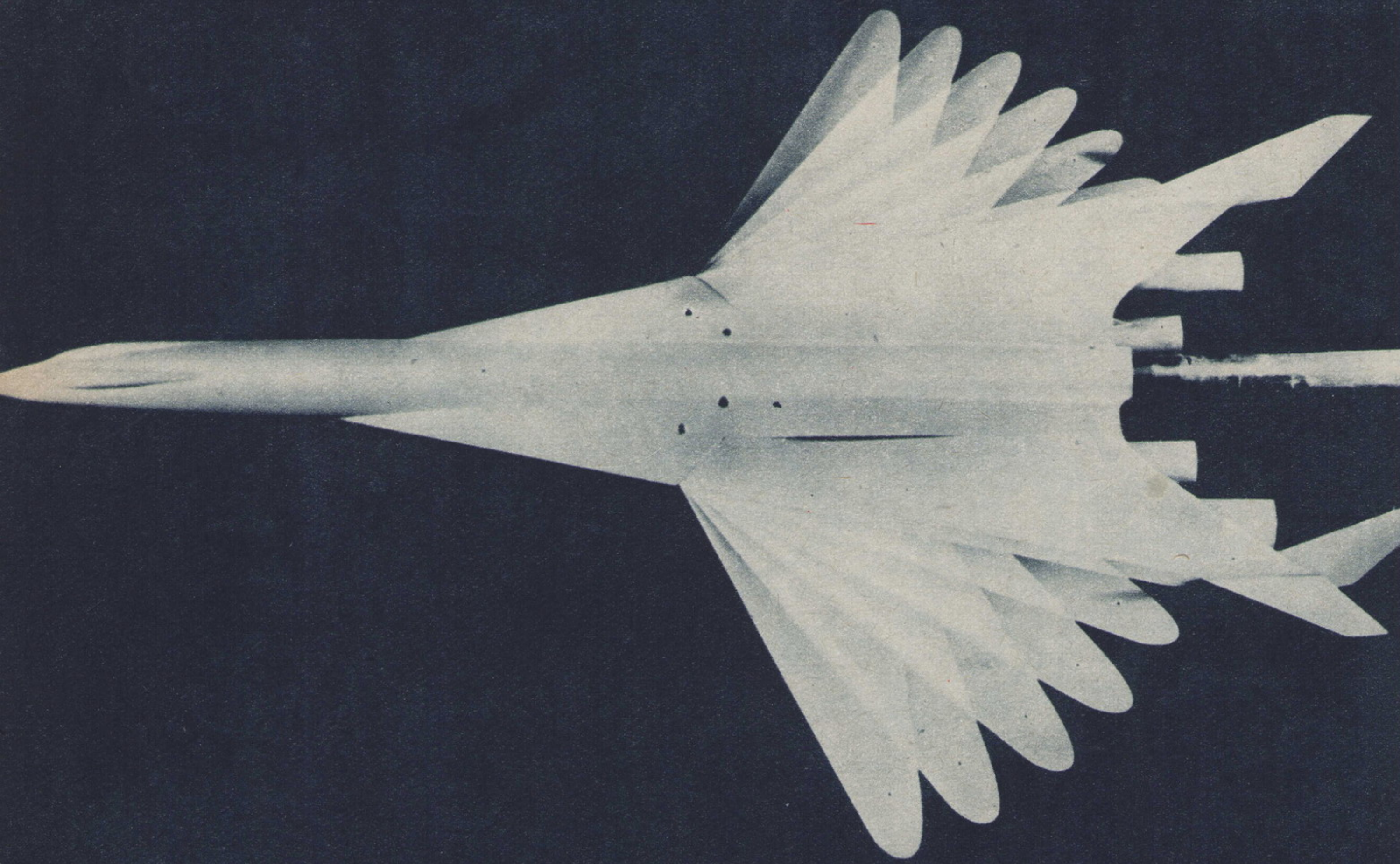
Skrzydło o zmiennym skosie w locie ma szereg cennych zalet. Podczas lotu z prędkością naddźwiękową jest ono przesuwane całkowicie do tyłu, przez co zmniejsza się wybitnie opór czołowy. W przypadku startu i lądowania skrzydło przyjmuje pozycję podobną do stałego skrzydła współczesnego samolotu komunikacyjnego (lekki skos). Dzięki tej właściwości naddźwiękowy samolot mógłby korzystać z obecnych pasów startowych, których długość wynosi 3,5 — 5 kilometrów. W miarę wzrostu prędkości skrzydło przybiera coraz większy skos.

Przeprowadzono szereg doświadczeń na modelu tunelowym wyposażonym w takie skrzydła i uzyskano doskonałe rezultaty. Model (rys. 1), charakteryzujący się wydłużonym kadłubem i wydłużonymi silnie płaszczyznami nośnymi, posiadał dodatkowo ruchome skrzydło. W czasie doświadczeń w tunelu aerodynamicznym, model odbywał „loty" z prędkością od 500 do 3200 km/h, nie tracąc swoich właściwości aerodynamicznych.

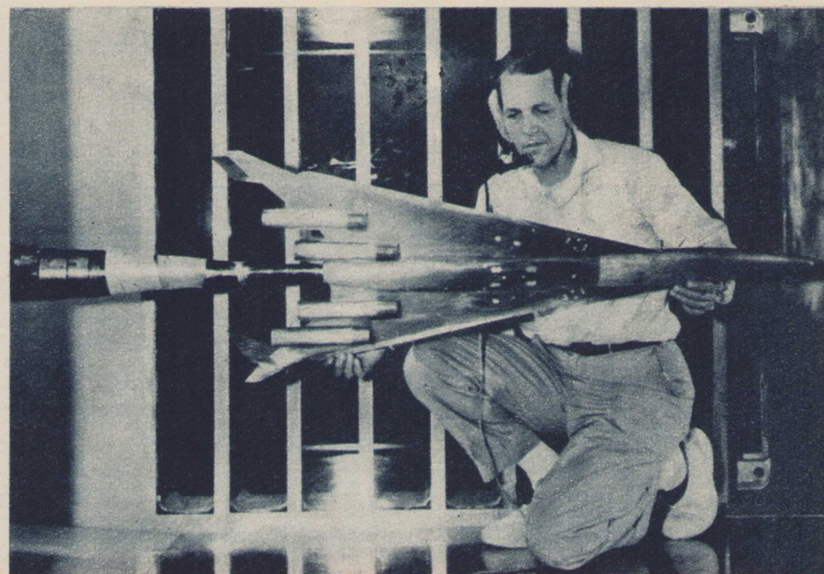
Obecnie w ośrodkach badawczych opracowuje się kilka wariantów samolotów wyposażonych w skrzydła o zmiennym skosie w locie. Bliższe dane konstrukcyjne nie są jeszcze opublikowane. Czy będą to samoloty komunikacyjne przyszłości? W tej chwili trudno to jeszcze stwierdzić. Niemniej jest to jeszcze jeden poważny krok w budowie przyszłych samolotów pasażerskich.

**ANDRZEJ MACKO**

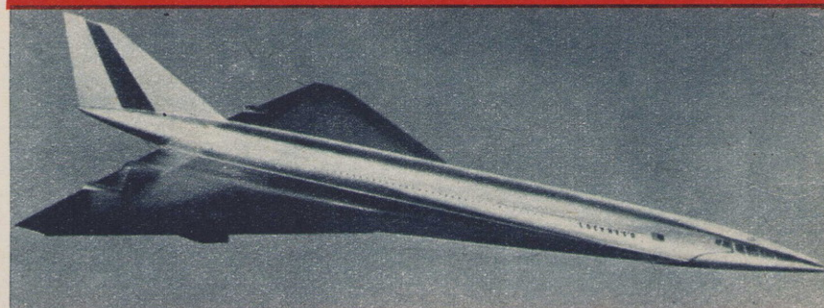
Rys. 1. Model samolotu z płatem o zmiennym skosie w trakcie prób tunelowych. Zdjęcie pokazuje płat w różnych fazach lotu: przy starcie, przy prędkościach średnich i dużych. Przy prędkości max. (M = 3) płat jest całkowicie złożony do tyłu.



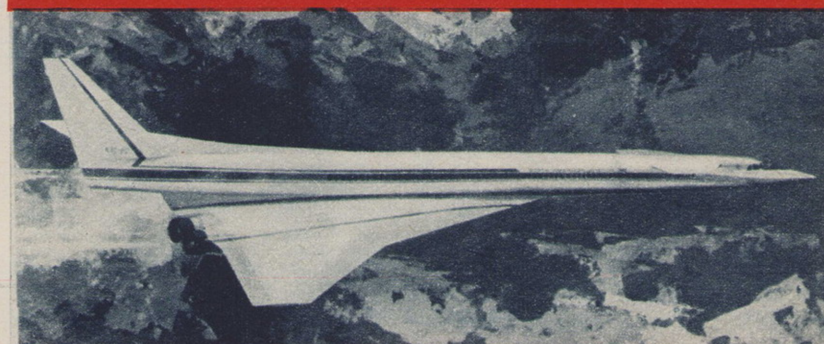
Jeden z projektów radzieckich naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych.



Umieszczenie modelu samolotu (z rys. 1) w tunelu aerodynamicznym wielkich prędkości. Model ma płat złożony.



Projekt samolotu komunikacyjnego Lockheed o prędkości ponad 3 000 km/h.



Projekt samolotu komunikacyjnego North American NAC-60 o prędkości ponad 3 000 km/h.




Wyżej: Projekt samolotu komunikacyjnego Boeing-733. Płat o zmiennym skosie, prędkość ponad 3 000 km/h. Niżej: Modele naddźwiękowych samolotów pasażerskich NASA. Dwa projekty (pierwsze z lewej) mają płaty o zmiennym skosie.



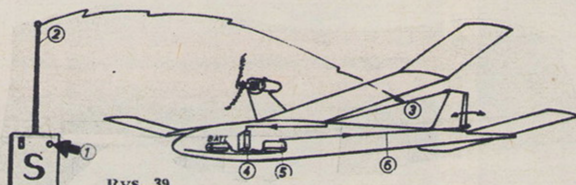
# Krótki kurs zdalnego kierowania · 10 ·

Mgr inż. BOGUSŁAW SPUNDA

Zdalne kierowanie modeli za pomocą fal radiowych polega na przekazywaniu drogą radiową komend, zamienionych uprzednio w urządzeniu nadawczym na odpowiednie sygnały radiowe. Operator-„pilot" znajdujący się na ziemi za pomocą odpowiedniego manipulatora steruje falą radiową wysyłaną przez nadajnik (rys. 39). Odbiornik znajdujący się na modelu latającym, poprzez swoją antenę odbiera sygnały promieniowane przez antenę nadawczą, wzmacnia je, odpowiednio przekształca oraz uruchamia obwody wykonawcze sprzężone z organami sterowniczymi modelu.

W technice zdalnego sterowania stosowane są dwa podstawowe systemy łącz radiowych: 1. Łącza na fali nośnej niemodulowanej (fala A1); 2. Łącza na fali nośnej modulowanej amplitudowo (fala A2). Łącze na fali A1 stosowane jest w urządzeniach do sterowania jednym kanałem, natomiast łącze na fali A2 — stosuje się zarówno przy sterowaniu jednym kanałem jak i wieloma. Na rys. 40 pokazany jest prosty układ blokowy aparatury używanej do pracy na fali A1. W oscylatorze wytwarzane są drgania wysokiej częstotliwości. Z obwodem rezonansowym oscylatora sprzężona jest antena nadawcza, za pomocą której nadajnik wypromieniowuje energię wysokiej częstotliwości. Sterowanie falą nośną polega tu właściwie na jej odpowiednim przerywaniu. Manipulator służący do przerywania fali nośnej jest najczęściej zwykłym wyłącznikiem przyciskowym, włączonym szeregowo w obwód baterii anodowej nadajnika. Sygnał radiowy nadajnika jest odbierany przez antenę odbiorczą i podawany na detektor superreakcyjny. Drugi stopień odbiornika, to wzmacniacz napięciowy. Wzmocnionym napięciem sterowany jest przekaźnik włączający obwód wykonawczy. Łącza na fali A1 stosowane są przede wszystkim przy sterowaniu jednym kanałem. Nie wyklucza to jednak możliwości uruchamiania kilku organów sterowniczych modelu.

W aparaturach wielokanałowych, a także coraz częściej w nowoczesnych aparaturach jednokanałowych — używa się łącz radiowych pracujących na fali A2. Na rys. 41 pokazany jest układ blokowy aparatury wielokanałowej pracującej na łączu falą A2. W nadajniku wytwarzane są drgania wysokiej częstotliwości, modulowane tonami niskiej częstotliwości, odpowiadającymi poszczególnym kanałom. Zmodulowany sygnał wysokiej częstotliwości jest odbierany przez antenę odbiornika i podawany na detektor superreakcyjny. Tu następuje wydzielenie sygnału małej częstotliwości, który zostaje wzmocniony i następnie podany na obwody rozdzielające. W obwodach rozdzielających znajdują się przekaźniki ujawniające, sterujące mechanizmami wykonawczymi połączonymi ze sterami modelu.




Rys. 39

**29. Nadajnik do zdalnego sterowania modeli — „ZK-3".**

Przykładem nadajnika jednokanałowego, pracującego na fali A1 może być nadajnik „ZK-3" produkowany przez Centralny Ośrodek Modelarstwa Lotniczego w Warszawie. Na rys. 42 przedstawiono schemat ideowy nadajnika.

Nadajnik pracuje na dwóch lampach typu 3S4 połączonych jako triody w układzie samowzbudnego oscylatora przeciwsobnego z obwodem rezonansowym włączonym między anody obu lamp. Obwód rezonansowy, składający się z cewki powietrznej L1 i kondensatora półzmiennego (trymera) C1 — nastrojony jest na częstotliwość 27,12 MHz. Kondensatory C2 i C3 tworzą obwód sprzężenia zwrotnego, konieczny do wzbudzenia się oscylatora.

Punkt pracy obu lamp ustalają oporniki R1 i R2, włączone między siatki lamp i „masę". Cewka L1 obwodu rezonansowego, posiada wyprowadzenie od środka uzwojenia. Do tego wyprowadzenia poprzez styki manipulatora, doprowadzono napięcie anodowe. Kondensator C4 nie pozwala na przedostanie się sygnału wysokiej częstotliwości z oscylatora do obwodu zasilania. Antena nadajnika sprzężona jest z obwodem rezonansowym indukcyjnie za pomocą cewki antenowej L1 oraz filtru złożonego z cewki L2 i kondensatorów C5 i C6. Filtr służy do stłumienia częstotliwości harmonicznych oscylatora oraz dopasowania anteny do nadajnika. Do zasilania nadajnika używa się baterii anodowej typu „BAS" lub „BAP" o napięciu 120 V oraz baterii żarzenia o napięciu 1,5 V (najlepiej typu telefonicznego „S"). Na rys. 43, 44, 45 pokazano nadajnik „ZK-3". Na rysunku 46 widzimy wykres pomiaru mocy nadajnika w zależności od zużywania się baterii anodowej, przy założeniu, że napięcie baterii żarzenia nie zmienia się. Jak widać z wykresu, wraz ze spadkiem napięcia anodowego, moc nadajnika szybko maleje — towarzyszy temu również przestrajanie się nadajnika.

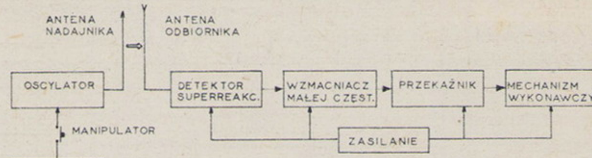
Jeśli chodzi o wrażliwość nadajnika na napięcie baterii żarzenia, to wyraża się ona tym, że przy napięciu żarzenia niższym niż 1,2 V nadajnik przestaje pracować. Powyższe pomiary zostały wykonane na egzemplarzu prototypowym, dlatego też w przypadku egzemplarzy seryjnych mogą wystąpić pewne różnice.

**30. Odbiornik do zdalnego kierowania modeli — „ZK-3"**

Odbiornik „ZK-3" jest lampowym odbiornikiem jednokanałowym, pracującym na fali nośnej niemodulowanej. Schemat ideowy odbiornika pokazany jest na rys. 47. Odbiornik pracuje na czterech lampach bateryjnych: L1 — 3S4T; L2 — 1T4L; L3 — 3S4T; Ł4 — DM71. Pierwszy stopień odbiornika z lampą 3S4T, to detektor superreakcyjny, który charakteryzuje się bardzo dużym wzmocnieniem i małą selektywnością. Między siatką sterującą a anodą lampy detektora jest włączony obwód rezonansowy, składający się z cewki L1 i kondensatora C2 — nastrojony na częstotliwość 27,12 MHz. Cewka L1 posiada odczep od środka uzwojenia, na który poprzez dławik „Dł-1" i opory R2 i R3 podane jest napięcie anodowe. Kiedy od odbiornika nie przychodzi sygnał sterujący wysokiej częstotliwości, na oporniku anodowym R2 lampy 3S4 występują dwa rodzaje napięć zmiennych: napięcie częstotliwości szumu oraz napięcie częstotliwości wygaszania. Z chwilą pojawienia się sygnału sterującego w detektorze superreakcyjnym zostaje wygaszone napięcie szumu, a na oporniku R2 występuje tylko napięcie częstotliwości wygaszania. Lampa L2 spełnia rolę wzmacniacza małej częstotliwości. Między lampą L2 i lampą L3 znajduje się filtr dolnoprzepustowy, składający się z dławika Dł-2 oraz dwóch kondensatorów C9 i C10. Filtr ma za zadanie nie przepuścić do ostatniego stopnia napięcia wygaszania, przepuszczając jednocześnie bez tłumienia napięcie szumu. Gdy do odbiornika nie przychodzi sygnał sterujący i z detektora superreakcyjnego wychodzi napięcie szumu wraz z napięciem wygaszania) lampa L3 otrzymuje na pierwszej siatce (sterującej) stałe napięcie ujemne, które organicza do minimum jej prąd anodowy. W chwili przyjścia sygnału sterującego, napięcie szumu w detektorze superreakcyjnym zostaje wygaszone i w efekcie siatka sterująca lampy L3 popłynie znaczny prąd anodowy, powodując zwarcie styków elektromagnetycznego przekaźnika ujawniającego. Wielkość napięcia ujemnego „zatykającego" lampę L3 można ocenić obserwując lampę L4 — „oko magiczne". Diody germanowe D1 i D2 służą do wyprostowania zmiennego napięcia szumu. Jak wykazały pomiary przeprowadzone na egzemplarzu prototypowym, czułość odbiornika powinna wynosić około 6 mikrowoltów.

Do zasilania odbiornika służy bateria anodowa o napięciu 67,5 V oraz bateria żarzeniowa 1,5V.

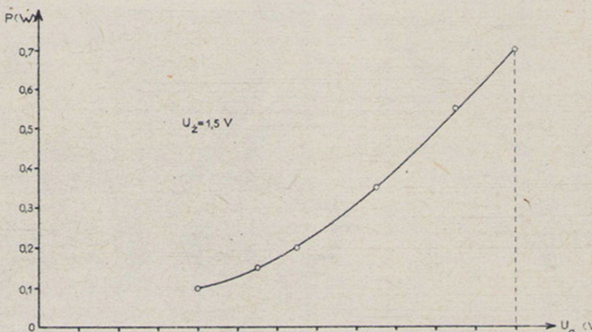
**Ciąg dalszy nastąpi**



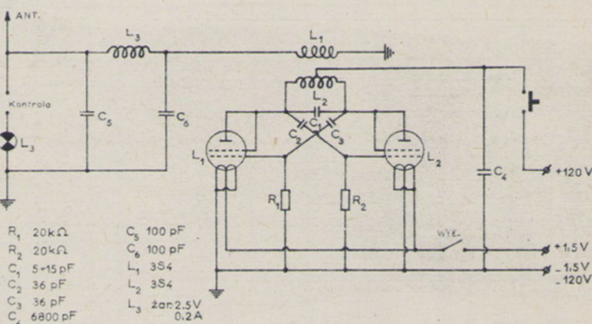

Rys. 40



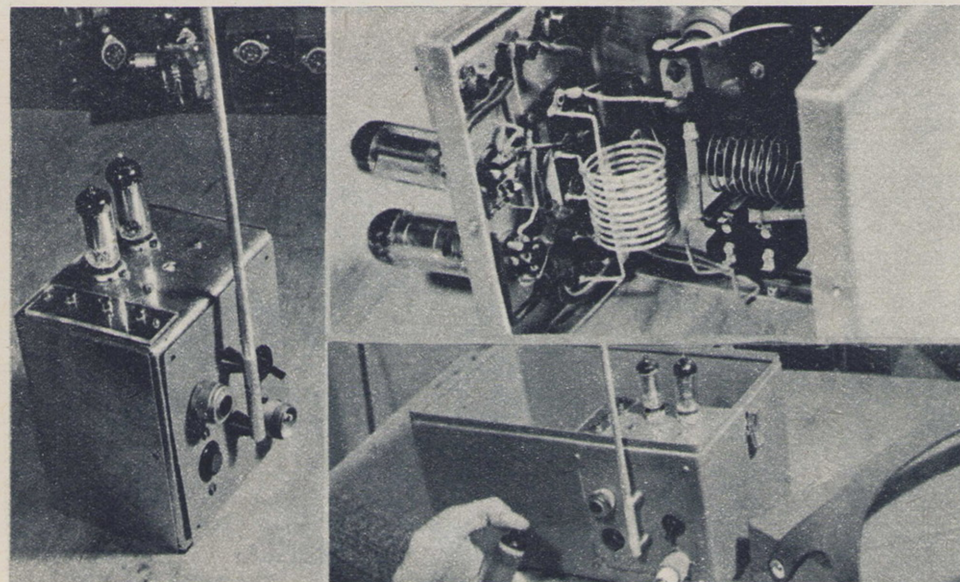

Rys. 41




Rys. 42




Rys. 46



Rys. 43, 44 i 45 Foto: B. Koszewski




## NIE ZAPOMNIJMY

**Panie Redaktorze!**

Spośród nielicznych polskich czasopism lotniczych „Skrzydlata Polska” należy do jednego z najstarszych i cieszących się dużą popularnością wśród czytelników. Składa się na to między innymi odpowiedni dobór poruszanych tematów jak i żywe reagowanie na wszelkie nieprawidłowości występujące czasem w naszym życiu lotniczym. Mnie osobiście interesowało zawsze to wszystko, co wiązało się z najpiękniejszymi kartami historii polskiego lotnictwa no i oczywiście z ludźmi, którzy tworząc tę historię złożyli ofiarę z własnego życia.

„Skrzydlata Polska” mając na uwadze życzenia czytelników, starała się naświetlać te sprawy. W nr 50/63 w dziale „Do i od redaktora” ukazała się wzmianka Zdzisława Tulińskiego pt. „Nieznani lotnicy”. Autor informując o bezimiennej mogile polskich lotników w miejscowości Pławno, którzy polegli podczas kampanii wrześniowej, podkreśla z uznaniem dbałość mieszkańców o grób bohaterów, a równocześnie apeluje do towarzyszy poległych o ustalenie ich nazwisk względnie odszukanie ich rodzin. Apel Zdzisława Tulińskiego zasługuje tym bardziej na uwagę, że w innych pismach ukazały się wzmianki na podobny temat, a więdzy innymi w „Żołnierzu Polski” w artykule Janusza Pisarskiego o ostatniej walce kpt. pil. Floriana Laskowskiego i jego zapomnianej mogile we wsi Gruta k/Grudziądza.

Te głosy czytelników to jak najbardziej pozytywne zjawisko, któremu przeciwstawiam brak często konkretnej odpowiedzi na nie ze strony kompetentnych czynników. Jesteśmy obecnie w jubileuszowym okresie XX-lecia Polski Ludowej. Dla uczczenia tej rocznicy społeczeństwo porządkuje wiele spraw, podejmuje różne zobowiązania i czyny. Warto więc chyba, póki jeszcze żyją uczestnicy wojny i towarzysze poległych, wykorzystać ich wiadomości, aby znane przysłowie „O mądrym Polaku i szkodzie” zatraciło swój smutny sens.

**Adam Popiel**

## LOTNIK SPRZED I WOJNY

**Panie Redaktorze!**

Jako stały Czytelnik „Skrzydlatej Polski” chcę poinformować redakcję, że w Zambrowie zamieszkuje inż. Edward Bielecki, długoletni pracownik Olsztyńskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego, który posiada licencję pilota sprzed pierwszej wojny światowej.

Uważam, iż należy zainteresować się jednym z nielicznych żyjących pilotów sprzed pierwszej wojny i umieścić krótki życiorys w „Małej Encyklopedii Lotników Polskich” redagowanej przez Wasze czasopismo.

Ponadto podaję do wiadomości, że inż. E. Bielecki posiada szereg odznaczeń państwowych za pracę w budownictwie (wybudował składową w Olsztynie i Lublinie oraz kombinat bawełniany w Zambrowie).

Z poważaniem
**Zbigniew Sokołowski**

*Red. Dziękujemy za ciekawą informację. Zajmiemy się przy okazji sylwetką nie znanego szerszemu ogółowi lotnika sprzed I wojny światowej.*




## KIELCE

Pierwszy kwartał roku 1964 był dla koła lotniczego nr 2 im. Cz. Tańskiego przy LO im. Żeromskiego w Kielcach dość trudnym okresem pracy. Nic dziwnego — był to pierwszy prawdziwy kwartał pracy (drugi istnienia). Mimo to zorganizowaliśmy kilka imprez, w kilku innych uczestniczyliśmy. odbyliśmy kilkanaście zebrań.

Między innymi nasze koło zorganizowało wieczorek lotniczy na który zaprosiliśmy członków innych kół. Pierwsza część wieczorku miała charakter spotkania lotniczego członków koła z gośćmi. Przy czarnej kawie toczyła się dość ożywiona dyskusja na tematy lotnictwa. Po tej części rozpoczął się wieczorek taneczny przy adapterze, trwający do godz. 21. Uczestnicy tego wieczorku byli bardzo zadowoleni z mile i pożytecznie spędzonego wieczoru.

Koło im. Cz. Tańskiego zorganizowało także przegląd filmowych kronik lotniczych. Na jednym z zebrań ogół członków naszego koła ustalił składkę 50 gr miesięcznie od osoby na prenumeratę „Skrzydlatej Polski”, którą prenumerujemy od początku lutego br. Na jednym z zebrań postanowiliśmy także redagować własną gazetkę „Echo lotnicze”. Gazetkę umieściliśmy w LO im. Żeromskiego. Zamieszczamy w niej najbardziej atrakcyjne zdjęcia i artykuły ze „Skrzydlatej Polski”, zmieniając je każdego tygodnia. Co dwa tygodnie zmieniamy arkusz gazetki i tło.

Ustaliliśmy też plan na II kwartał br. W planie tym uwzględniliśmy zorganizowanie wieczorku lotniczego, wycieczki na lotnisko, spotkania z wybitnymi ludźmi lotnictwa, przegląd kronik lotniczych, skoki z wieży spadochronowej oraz konkurs lotniczy w naszym kole. Koło nasze zorganizowało też spotkanie z wiceprezesem Aeroklubu Kieleckiego, byłym szybowcowym mistrzem świata Adamem Witkiem. który podzielił się z nami wieloma ciekawymi wiadomościami z zakresu szybownictwa i jego zadań. Całe koło jest bardzo zadowolone z tego spotkania i wdzięczne Adamowi Witkowi.

Członkowie naszego Koła obecni byli na rozgrywkach strefowych teleturnieju lotniczego „Nasze skrzydła” w kieleckim WDK. Do reprezentacji Aeroklubu Kieleckiego w rozgrywkach strefowych zakwalifikowała się członkini naszego koła Bożena Stoh.

**Stanisław Gołuch**

## GNIEZNO

W pracy kół lotniczych, Gniezno należy do przodujących powiatów. Ostatnio dzięki pomocy władz miejskich i kierownictwa Powiatowego Domu Kultury w Gnieźnie miejscowe koła lotnicze otrzymały odpowiednie pomieszczenie dla prowadzenia zajęć modelarskich z młodzieżą. Oddana do użytku modelarnia wyposażona została w niezbędny sprzęt oraz przystosowana do prowadzenia zajęć.

Na uroczyste otwarcie ośrodka przybyli m. in. przewodniczący Rady Narodowej w Gnieźnie — Sobieralski, wiceprezes APM — Czempiński i prezes filii AP w Gnieźnie dyrektor T. Utecht. Licznie zgromadzona młodzież z kół lotniczych gorąco dziękowała za dar, a przewodniczącemu RN Sobierałskiemu wręczyła wiązankę kwiatów i model samolotu „Il-14” jako wyraz wdzięczności za jego starania dla rozwoju lotnictwa na terenie Gniezna.

Okolicznościowe przemówienia przy kawie każą mieć nadzieję, że ośrodek w Gnieźnie wzmoże swą pracę i należeć będzie do przodujących w Aeroklubie Poznańskim.

Licznie zgromadzona na uroczystości młodzież wzięła również udział w Zgaduj-Zgaduli, w której zwyciężył Adamski przed Gromadzkim i Grześkiewiczem. Zwycięzcom wręczono upominki rzeczowe. Zorganizowana w nowej modelarni wystawa modeli latających cieszyła się dużym uznaniem uczestników miłej uroczystości. Na zakończenie wyświetlono filmy lotnicze. Dodać należy, że członkowie filii AP w Gnieźnie zgłosili na XX-lecie Ludowego Lotnictwa czyny społeczne o łącznej wartości 14 800 zł.

**B. Wierzejewski**

## SZCZECIN

W obradach Walnego Zgromadzenia członków Aeroklubu Szczecińskiego udział wzięło około 60-ciu osób. Zabierający głos w dyskusji z troską mówili o sprawach swego klubu. Podkreślono konieczność ideowo-społecznego wychowania członków aeroklubu oraz potrzebę kształcenia się kadry zawodowej. Z troską mówiono o sporcie lotniczym i o wyczynie szybowcowym. Walne zgromadzenie podjęło szereg uchwał których sens i celowość jest jak najbardziej uzasadniona.

Przeprowadzone wybory wyłoniły nowy zarząd aeroklubu. Prezesem został wybrany ponownie tow. Siewierski. W skład zarządu weszło kilku nowych członków, a wśród nich, tow. Duraj — dyrektor miejscowych zakładów, które obejmują patronat nad Aeroklubem Szczecińskim.

Należy sądzić, że tak nowy zarząd aeroklubu jak i jego członkowie rozumiejąc potrzebę ciągłego organizacyjnego doskonalenia pracy oraz znając obecną politykę szkoleniową APRL dołożą wszelkich starań, by praca w aeroklubie i jej wyniki były najlepsze.

**Krzysztof Donigiewicz**

## INOWROCŁAW

W Inowrocławiu odbyło się Walne Zgromadzenie członków Aeroklubu Kujawskiego. W obradach uczestniczyli m. in. przedstawiciele partii i władz miejskich oraz organizacji młodzieżowych i politycznych. Referat obrazujący działalność klubu za rok 1963 wygłosił prezes ustępującego zarządu inż. E. Żukowski.

Piloci kujawscy poszczycić się mogą wieloma osiągnięciami. W roku ubiegłym wylatano ponad 1 140 godzin na szybowcach, 1 030 godzin na samolotach, wykonano 402 skoki. Z roku na rok obniżce ulegają bezpośrednie koszty szkolenia młodych pilotów i skoczków, wzrosła dyscyplina i bezpieczeństwo na ziemi i w powietrzu.

Aeroklub Kujawski zrzesza 140 członków, ponad 900 osób skupiają koła lotnicze, 200 osób uprawia modelarstwo. Na listę sukcesów roku 1963 zapisać można zdobycie przez załogę inowrocławską w składzie Jan Walczak — pilot i Janusz Orłowski — nawigator, pierwszego miejsca w ogólnopolskim złocie załóg organizowanym z okazji XXX-lecia aeroklubu i XX-lecia WP oraz uzyskanie 3 diamentów przez pilotów szybowcowych.

Plany na najbliższą przyszłość, to organizacja II Spadochronowych Mistrzostw Pomorza.

Prezesem aeroklubu wybrano **Jana Grzeszczaka.**

**Henryk Zimmer**

## KRAKÓW

Z okazji otwarcia sezonu motorowego 1964 w Krakowie czynna była wystawa sprzętu motorowego, na której pokazano również śmigłowiec sanitarny. Wzbudził on duże zainteresowanie, szczególnie wśród młodzieży. Po wystawie odbyła się defilada sprzętu motorowego, w której wzięły udział 3 samoloty sportowe Aeroklubu Krakowskiego i śmigłowiec.

**Aleksander Łachmańczyk**

## Z ZAGRANICY

### Komunikacja i transport

★ **W ubiegłym** roku samoloty radzieckie przewiozły 32 miliony pasażerów, a w tym roku liczba ich wzrośnie do 38 milionów. W chwili obecnej połączenia lotnicze ma w ZSRR aż 2 500 miast. Ostatnio ustanowiono bezpośrednie połączenie lotnicze z Karaczi (Pakistan), Algierem, Colombo (Cejlon), Nikozją (Cypr) i Tunisem.

★

★ **650 metrów** kołował po pasie startowym w Rochester amerykański samolot DC-6B, mając złamane koło przednie. Uszkodzone koło wyżłobiło głęboką na 20 cm wyrwę w pasie startowym, a prawy silnik i śmigło zostały wyrwane z samolotu. Na szczęście nikt z 29 osób znajdujących się na pokładzie nie doniósł obrażeń.

★

★ **Odbyły** się pierwsze loty na nowo uruchomionym przez pakistańskie linie lotnicze szlaku łączącym Karaczi (stolica Pakistanu) z Szanghajem. Samoloty obsługujące tę trasę latać będą także we wschodnim Pakistanie. Jak wiadomo, w ub. roku Pakistan i Chińska Republika Ludowa podpisały umowę lotniczą, przyznając sobie wzajemne prawo do lądowania samolotów.

★

★ **Fińskie** towarzystwo lotnicze „Finnair” rozpoczęło regularną obsługę szlaku Helsinki — Leningrad. „Finnair” jest pierwszym zagranicznym towarzystwem lotniczym, które uruchomiło trasę do Leningradu. Na linii Leningrad — Helsinki latają także samoloty „Aerofłotu”.

★

★ **W dniu** 8 maja br. na lotnisku moskiewskim Szeremietiewo wylądował pierwszy samolot pakistańskich linii lotniczych. 10 maja rozpoczęły się regularne loty tych samolotów na trasie Karaczi — Moskwa.

### Militaria

★ **Partyzanci** południowowietnamscy zestrzelili śmigłowiec amerykański. Czterech żołnierzy USA odniosło rany.

★

★ **W pobliżu** Sajgonu w kilka sekund po starcie stanął w płomieniach wielki samolot transportowy armii amerykańskiej i wkrótce potem runął na ziemię. Zginęło 15 wojskowych, wśród nich 10 Amerykanów. Jest to największa katastrofa amerykańskiego samolotu wojskowego w Wietnamie południowym.

☆

★ **46 osób** poniosło śmierć w katastrofie argentyńskiego samolotu wojskowego, który leciał z Buenos Aires do Limy (Peru).

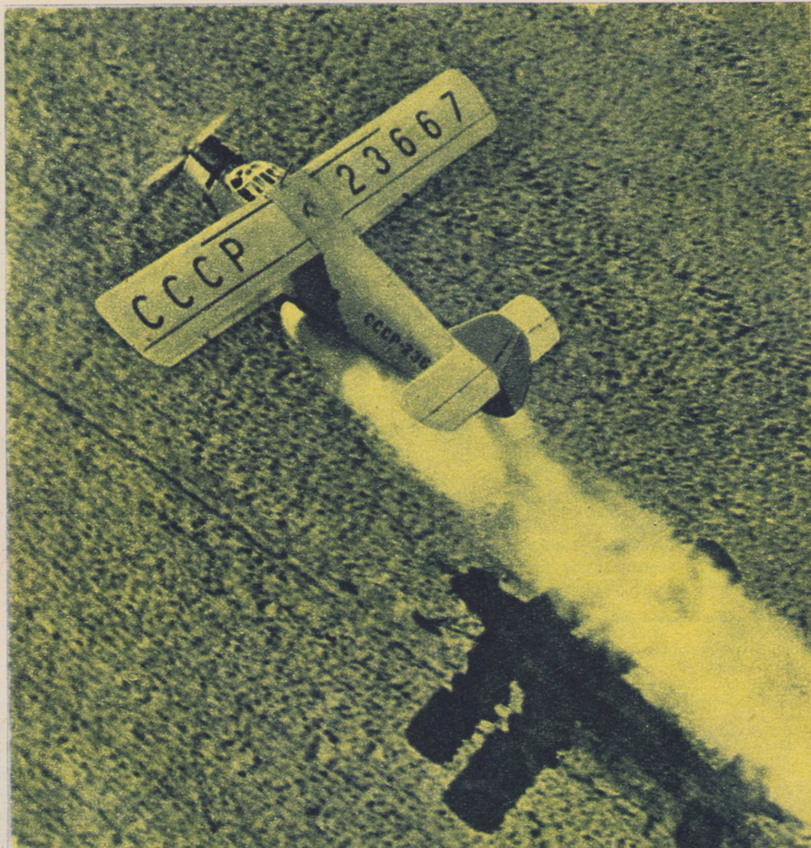
### Polonica

★ **W związku** z przekazaniem Polsce przez inż. Czesława Zbierańskiego daru w postaci biblioteki lotniczej, liczącej wiele cennych pozycji, Zarząd Centralny Zjednoczenia Polsko-Narodowego w Brooklynie (USA) postanowił przyznać ofiarodawcy swe najwyższe organizacyjne odznaczenie: złoty medal zasługi. Medal wręczył inż. Zbierańskiemu sekretarz generalny ZPN, Józef Głowacki.



Wywiad z szefem Zarządu Głównego Lotnictwa Cywilnego ZSRR gen. płk. J. F. ŁOGINOWEM

# NA TRASACH AEROFŁOTU






Przed lotnictwem cywilnym Związku Radzieckiego stoją w roku bieżącym — szóstym roku siedmiolatki — bardzo poważne zadania. Korespondent dziennika „Sowietskij Patriot" zwrócił się do szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Cywilnego generała pułkownika J. F. Łoginowa z prośbą o udzielenie odpowiedzi na szereg pytań, związanych z dalszym rozwojem lotnictwa cywilnego. Poniżej publikujemy treść wywiadu za dziennikiem „Sowietskij Patriot".

**— Jakie są perspektywy rozwoju transportu powietrznego w 1964 r.?**

— W roku ubiegłym samoloty „Aerofłotu" przewiozły w sumie 32 miliony pasażerów. W roku bieżącym zakres przewozów zwiększy się o dalsze 6 milionów osób. Latem, w niektórych dniach, w powietrzu znajdować się będzie do 200 tysięcy pasażerów, co równa się liczbie mieszkańców takich miast jak Tambow, Gomel.

**— Jakie nowe linie lotnicze połączą miasta ZSRR?**

— Przede wszystkim zwiększy się ilość rejsów na zasadniczych kierunkach oraz na lokalnych liniach lotniczych. W letnim rozkładzie lotów szczególną uwagę zwrócono na północne i wschodnie rejony kraju. Po raz pierwszy uruchomiono bezpośrednie połączenie z Jużno-Sachalińska do Moskwy i Leningradu. Na tych trasach latać będą samoloty Ił-18. Częściej też będą kursować samoloty bezpośrednio z Jakutska, Magadana, Chabarowska i Władywostoku do Moskwy. Znacznie wzrośnie ruch lotniczy na liniach prowadzących do uzdrowisk. Samoloty Tu-104 na przykład będą utrzymywać bezpośrednie połączenie między Pietropawłowskiem-Kamczatskim i Simferopolem. Rozszerza się również sieć międzynarodowych linii lotniczych. Uruchomiono już regularne loty na trasach Moskwa — Karaczi, Moskwa — Algier, Moskwa — Kolombo. Związek Radziecki posiada obecnie bezpośrednie połączenie lotnicze z 35 krajami świata. W najbliższym czasie rozpoczną się regularne loty do Nikozji i Tunisu. 170-miejscowe giganty Tu-114 będą przewozić pasażerów do Hawany i Delhi. A samoloty Tu-124 połączą stolicę Związku Radzieckiego z Bukaresztem, Sofią i Warszawą.

**— Jakie nowe typy samolotów wejdą na radzieckie linie lotnicze?**

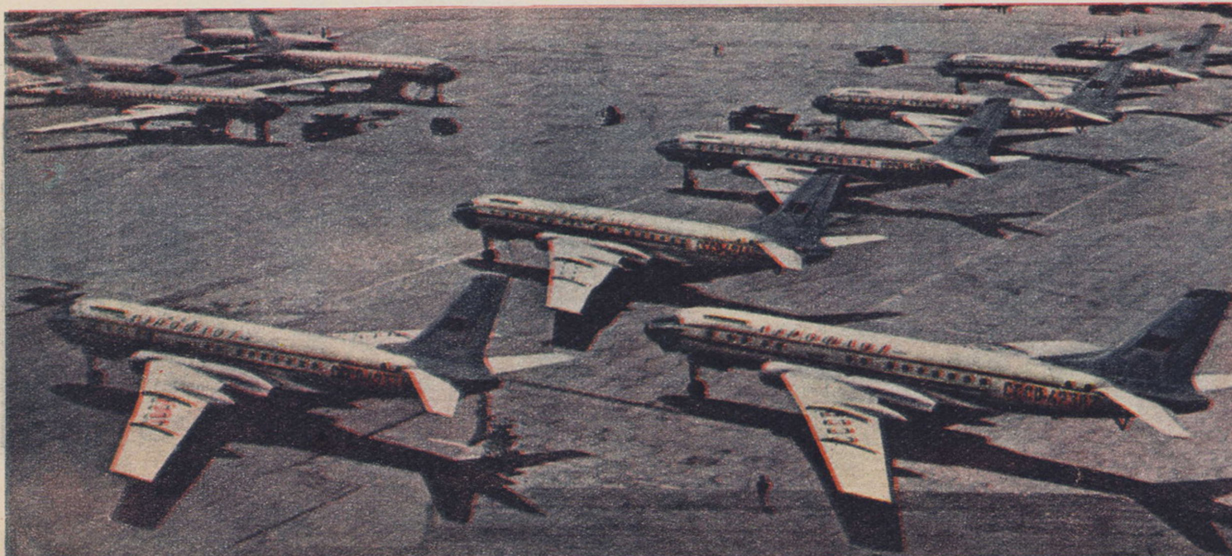
— Na wielu liniach lotniczych samoloty tłokowe ustąpią miejsca maszynom z silnikami turboodrzutowymi. Tak, na przykład, letni rozkład lotów przewiduje przeszło 770 rejsów samolotami z takimi właśnie silnikami — czyli o 53 rejsy więcej niż latem 1963 r. Dzięki temu można będzie zwiększyć prędkość przewozu pasażerów o 2—3 razy. Na lokalne linie wejdą 44-miejscowe turbośmigłowe samoloty AN-24. Tylko z Moskwy i Kijowa wykonanych zostanie na tych samolotach około 50 rejsów do ośrodków obwodowych.

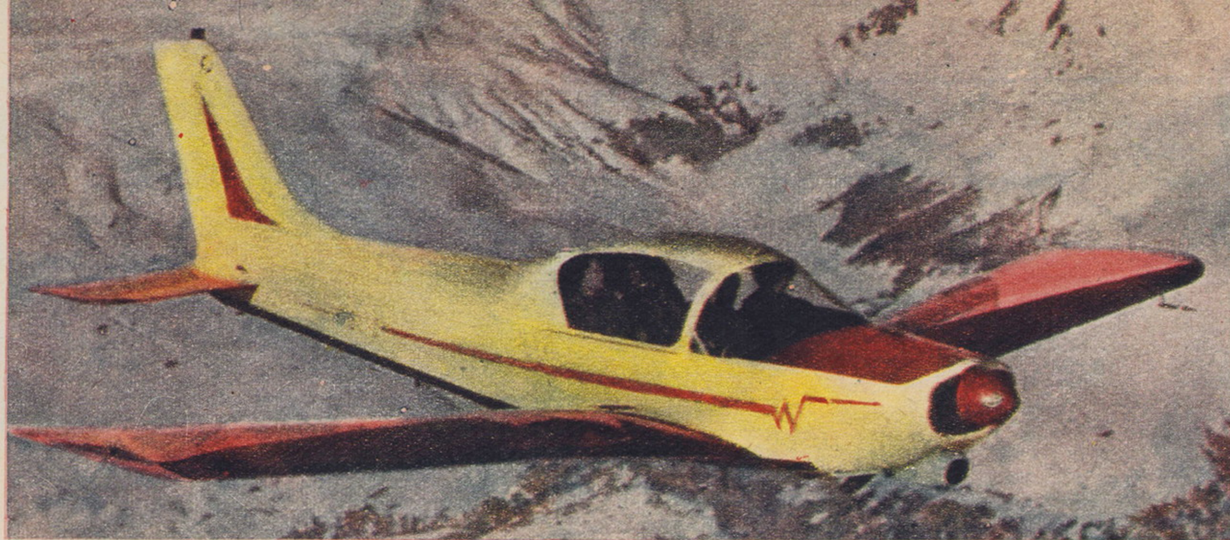
**— Co robi się w „Aerofłocie" dla polepszenia obsługi pasażerów?**

— Władze lotnictwa cywilnego prowadzą olbrzymią pracę w zakresie rekonstrukcji istniejących i budowy nowych dworców lotniczych. Latem ubiegłego roku w Moskwie oddano do użytku nowy dworzec w porcie lotniczym Wnukowo-2, przez który przewinęły się już tysiące pasażerów. Ostatnio otworzył swe podwoje nowy budynek w porcie lotniczym Wnukowo-1. Istnieją tam wszelkie udogodnienia dla obsługi pasażerów. Nowy budynek dworca połączono ze starym dwoma oszklonymi korytarzami, dzięki czemu tworzy on jedną całość. Szerokie schody prowadzą do obszernej, pięknie i wygodnie umeblowanej poczekalni. Znajduje się tu również bufet i kioski z różnymi artykułami. Wkrótce oddany zostanie do użytku nowy moskiewski port lotniczy — gigant Domodiedowo, który pomieści do 5 tysięcy pasażerów jednocześnie oraz nowy budynek międzynarodowego dworca lotniczego — Szeremietiewo. Otworzą również swe podwoje nowe dworce lotnicze w Baku, Mineralnych Wodach, Kijowie, Błagowieszczensku itd. W jedenastu miastach Związku Radzieckiego budowane są miejskie dworce lotnicze. Dla pasażerów przelatujących tranzytem budowane są nowe hotele w Moskwie, Kujbyszewie, Omsku, Jakutsku, Tbilisi i innych miastach.

**— W jaki sposób radzieckie lotnictwo cywilne pomaga rolnictwu?**

— Lotnictwo cywilne — oprócz transportu powietrznego — wykonuje szereg innych zadań na rzecz gospodarki narodowej, w szczególności zaś na korzyść rolnictwa. Tysiące samolotów i śmigłowców latają nad polami kołchozów i sowchozów. W roku ubiegłym lotnictwo cywilne udzieliło pomocy przeszło 31 tysiącom kołchozów i sowchozów. Pomoc ta polegała na rozsiewaniu nawozów sztucznych i tępieniu szkodników roślinnych za pomocą środków owadobójczych. Obecnie na lotnictwo cywilne przypada 50 procent pól uprawnych, na których mają być rozsiewane chemikalia i około 80 procent terenu przeznaczonego do niszczenia chwastów. Przed naszym lotnictwem cywilnym postawiono zadanie — wykonać w 1964 r. prace lotniczo-chemiczne na obszarze 38 milionów hektarów. Realizując uchwały grudniowego i lutowego Plenum KC KPZR kolektyw „Aerofłotu" zobowiązał się wykonać te prace na obszarze 41—42 milionów hektarów. W związku z tym postanowiono skuteczniej wykorzystać samoloty, będące na usługach rolnictwa, kosztem podniesienia wydajności pracy. Przedsięwzięto też środki w zakresie mechanizacji załadunku na samoloty chemikalii i nawozów sztucznych. Obecnie kolektyw „Aerofłotu" pracuje wytrwale nad przedterminowym wykonaniem zadań planu siedmioletniego. (h)





# 15 GODZIN

## NAD ATLANTYKIEM

**To prawda, że pierwszy podobną trasę na jednosilnikowym samolocie przeleciał Stanisław Skarżyński aż przed 30 laty. W naszych zaś czasach kobieta wybrała się w podróż kosmiczną. A mimo to samolot Francuzki Hrissy Pellissier nad południowym Atlantykiem, z Issaire do Rio de Janeiro, wciąż jeszcze można zaliczyć do porywających przygód. Przez 3 200 km towarzyszyło jej tylko niebo i morze.**

**Kilka fragmentów z dziennika pokładowego zbliży nas do myśli i przeżyć samotnej pilotki.**

LĄD znikł już przed paru godzinami. Nie widzę nic wokół siebie. Głęboka czerń. Ale pierwszy moment lęku, gdy ogarnęła mnie noc, minął. Nagle odzywa się radio. Mówi załoga Boeinga, lecącego w stronę Dakaru. Są zaskoczeni.

— Pierwszy pilot. Nazywam się Dantes, a wy?

— Hrissa Pellissier.

— Kobieta?

— Tak.

Długa chwila ciszy, potem:

— Boże drogi, oby wam tylko nic się nie stało złego. Szczęśliwej drogi.

Jestem spokojna i pogodna jak nigdy. Zatopiona w nieprzeniknionej ciemni. Czuję, że zatracam poczucie czasu. Ale już przeczuwam zmianę, która nadchodzi. Dolatuję do skraju nocy. Światło słoneczne wita mnie na środku Atlantyku. Kiedy patrzę na swoją bawełnianą sukienkę letnią i na fosforyzujące tarczę przyrządów pokładowych, znowu muszę myśleć o przeszłości. Od czasu, kiedy mając 16 lat uzyskałam licencję pilota, ciągle natrafiałam na to samo niedowierzające zaskoczenie: pilot-kobieta?! A w intonacji było coś z pytania: Murzyn-inżynierem?! Jakaś szczególna forma rasizmu.

Jeden, jedyny raz mnie, pilota-kobietę, przyjęto jak zwykłego człowieka. Była to moja pierwsza dłuższa podróż jako „dostarczycielki" samolotów. W Perpignan, Maladze, Tanganice i Agadirze chwilę odpoczynku zatruwali natrętni wykrzykujący; — Pilot-kobieta! — A co na to wasz mąż! — A wasze dzieci?!

Po kilku godzinach dalszego lotu zaczęłam szukać Villa Cisneros, stacji zaopatrzenia, zagubionej wśród piasków Sahary. Z trudem odnalazłam małe lotnisko. Wylądowałam. Otoczyła mnie pustynia, a na jej tle, tuż przede mną wznosiła się jedyna budowla — olbrzymi, nowoczesny hotel. Przez nikogo wówczas nie zamieszkany. Stałam bezradnie na jego schodach, sama jedna bez możliwości odlotu. Dopiero po chwili ujrzałam dwóch Arabów. Zbliżali się w moją stronę i uśmiechali. Kiedy podeszli jeden z nich podał mi kubek wody. Drugi powiedział: — Pójdziesz z nami pomożesz przy tankowaniu benzyny. — Byli tak naturalni i swobodni, jakby od tysiąca lat tylko kobiety rządziły sterami samolotów. Skończyliśmy pracę i razem usiedliśmy w cieniu skrzydła samolotu. Po kilku minutach starszy doradził: — Musisz lecieć. Do Port Etienne daleko, a już robi się gorąco. — Żegnali mnie łagodnym, serdecznym uśmiechem. Jak każdego pilota, który lądował w Villa Cisneros.

☆

...Przeszłość odpływa. Jestem znowu w kabinie samolotu. Spoglądam w dół. Nie do wiary! Pode mną jedyne wznoszące się nad fale skrawki skał na moim atlantyckim szlaku — skały Świętego Pawła. Lot był bezbłędny. Pozostało jeszcze tysiąc kilometrów. Trzy godziny lotu. Włączam stację radiową. Może połączę się z Natalem. Próbuję raz i drugi. Bez skutku. Więcej nie próbuję, trzeba zachować spokój.

Czas mija. Ile to już godzin lotu? Piętnaście. A przecież miałam wylądować po 12 godzinach... Wzywam Natal. Nie odpowiada. Nawiedzają mnie czarne myśli. Wypatruję lądu. Ani śladu. Nade mną chmury zapowiadające bliskość ziemi. Układają się w pasma. Mijam jedno, drugie, trzecie... Brzegów nie widać. Siódma ławica chmur. Jest. Ziemia! I nie tylko ona. Jest i wielkie miasto! Znowu wołam Natal. Znowu brak odpowiedzi. Spokój! Muszę być spokojna.

Nareszcie odzywa się Natal. Wymiana zdań szarpie nerwy.

— Wasza pozycja?

— Nad samym miastem.

— Gdzie?

— Nad samym miastem.

— Niemożliwe, nie widzimy was.

— Jestem nad samym miastem!

— To niemożliwe.

Po drugiej stronie cisza. Wzywam Natal. Cisza. Sprawdzam teren pode mną. Lotnisko zupełnie opustoszałe. Nie czekam na dalszą rozmowę. Ląduję. Do samolotu zbliża się czterech ludzi. Poznaję Boba Haimanna. Nareszcie ktoś znajomy. Otwieram kabinę. Ktoś doskakuje i zamyka. Potem odchyla na kilka centymetrów i zostaję obsypana białym proszkiem. Mają dezynfekcyjną obsesję. Ledwo stanęłam na ziemi, dopada mnie człowiek w mundurze. Gwałtownie domaga się, żebym mu przedstawiła licencję pilota. Wreszcie wychodzę z Bobem przed budynek lotniska. Wsiadamy do samochodu.

— Mówiłem przecież, że nie przyleci — w głosie kierowcy wyczuwałem drwinę.

— Kto? — pyta Bob.

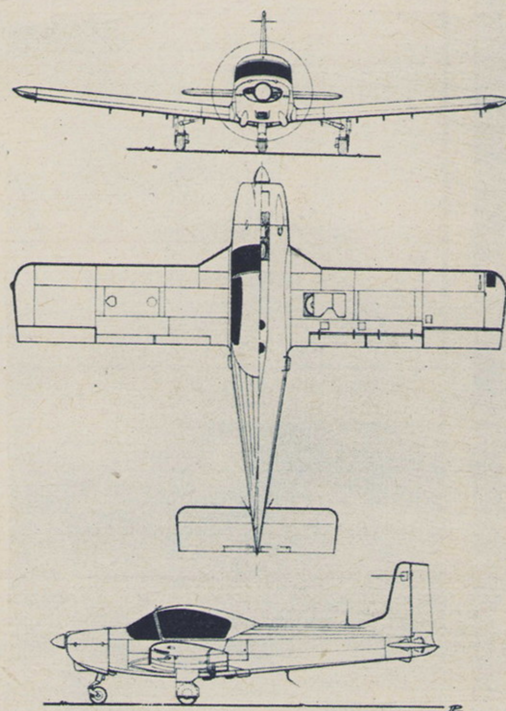
— Ta Francuzka. Wiedziałem, że tak będzie. Latać nad Atlantykiem samolotem sportowym. W czasach rakiet międzykontynentalnych. Co to ma za sens?

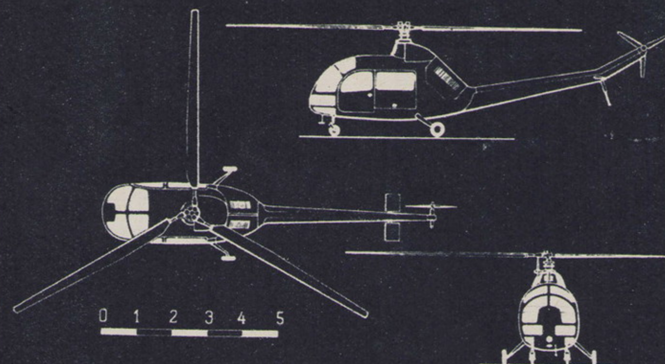
☆

W dzienniku pokładowym Hrissy Pellissier nie ma odpowiedzi na pytanie kierowcy. To pytanie zbywają milczeniem wszyscy ci, którzy przeżyli wielką przygodę. Widocznie zdają sobie sprawę, iż słowo „sens" ma tak wiele znaczeń, że nie sposób znaleźć dla nich wspólnego mianownika.

**Hrissa Pellissier (pierwsza z lewej) odbiera nagrodę im. Helene Dutrieu za wybitne osiągnięcia sportowe. U góry i z prawej samolot Wassmer WA-40 „Super-IV", na którym H. Pellissier dokonała szeregu wyczynów sportowych. Dane techniczne samolotu: Rozpiętość 10 m, długość — 7,6 m, ciężar całkowity — 1 200 kG, prędkość max. — 270 km/h, prędkość przelotowa — 235 km/h, rozbieg 100 m, dobieg — 180 m, pułap — 5 000 m, zasięg normalny — 1 550 km (6 godz. 30 min.). Silnik Lycoming o mocy 180 KM. Podwozie trójkołowe, wciągane w locie. Foto i rys. „Aviation Magazine"**








# SMIGŁOWIEC UNIWERSALNY HC—3

## CSRS

**Prototyp śmigłowca HC-3 został opracowany i zbudowany w 1960 r. w Instytucie Lotnictwa ČSRS (VZLU) ze zwróceniem szczególnej uwagi na jego ekonomiczność. Śmigłowiec może być budowany w różnych wersjach. W wersji pasażerskiej zabiera 3 pasażerów, w sanitarnej — 2 chorych na noszach i lekarza, w przewozowej — 350 kG ładunku itd. Przewiduje się zastąpienie silnika tłokowego M-108H o mocy 240 KM (na wysokości 1 000 m) przez silnik turbinowy o mocy 450 KM.**

**DANE TECHNICZNE: Średnica wirnika — 11,6 m, długość — 13,4 m, wysokość — 3,4 m. Ciężar własny — 900 kG, ciężar użyteczny — 300 do 500 kG, ciężar w locie — 1 200 do 1 400 kG. Osiągi (ciężar w locie — 1 320 kG). Prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 130 km/h, prędkość wznoszenia przy ziemi — 5,0 m/sek, prędkość opadania na autorotacji — 7,0 m/sek, pułap praktyczny — 4 200 m, zasięg max. — 500 km.**




**OZNACZENIA NA RYSUNKU: 1 — dysza prędkościomierza, 2 — dźwignia, 3 — reflektor do lądowania, 4 — pedał, 5 — tablica przyrządów, 6 — drążek sterowy, 7 — fotel pilota, 8 — busola, 9 — oświetlenie tablicy przyrządów, 10 — miejsca pasażerskie, 11 — wziernik kontrolny, 12 — popychacze sterowania wirnika; 13 — wlot powietrza chłodzącego przekładnię, 14 — przekładnia (reduktor), 15 — głowica wirnika, 16 — tłumik drgań, 17 — łopata wirnika, 18 — wał napędowy wirnika, 19 — wał napędowy śmigła ogonowego, 20 — przesłony chłodzenia silnika, 21 — 6-cylindrowy silnik M-108H, 22 — przekładnia kątowa, 23 — łożysko, 24 — wziernik, 25 — statecznik, 26 — śmigło ogonowe, 27 — światło pozycyjne, 28 — płoza tylna, 29 — wręga kadłuba, 30 — podłużnica, 31 — linki sterowe, 32 — odejmowana osłona silnika, 33 — stopnie, 34 — podwozie główne, 35 — przewód hamulcowy, 36 — właz do komory ładunkowej, 37 — główny wspornik nośny kadłuba, 38 — zbiornik paliwa, 39 — drzwi wejściowe, 40 — podwozie przednie.**




### OKAZJA DLA DZIEWCZĄT

**Barbara Osiak — Krosno Odrzańskie, woj. zielonogórskie, Wiesława Zambrowicz — Paszowiec, woj. wrocławskie, Irena Nowakowska — Mysłów, woj. wrocławskie, Bronisława Holińska — Zabrze, woj. katowickie, Stefania Ziarno — Skierniewice, woj. łódzkie, Janina Sadek — Nowy Sącz, woj. krakowskie, Alina Zarnecka — Włocławek, woj. bydgoskie, Zofia Legierowska — Murowana Goślina, woj. poznańskie, Elżbieta Słaboszewska — Myszyniec, woj. warszawskie, Barbara Prużecka — Starachowice, woj. kieleckie.**

Wszystkie wymienione tu nasze Czytelniczki zwracają się w swych listach do redakcji o informacje co do warunków i możliwości szkolenia lub nawet o umożliwienie im tego szkolenia. Wszystkie bowiem z takich czy innych przyczyn pragną przypiąć sobie skrzydła, chcą latać. Od ostatniego kursu szybowcowego dla dziewcząt, jaki odbył się w Lisich Kątach upłynęło już pięć lat. Te nieliczne dziewczęta, którym udało się w międzyczasie posiąść umiejętność latania na szybowcach musiały wyszkolić się w aeroklubach, w których szkoli się niemal wyłącznie chłopców. A to jak wiadomo sprawa niełatwa. Szkolone bowiem poza planami wyszkoleniowymi, niechętnie widziane były na lotnisku w charakterze szkolących się.

W tym roku otwiera się jednak duże szanse przed tymi dziewczętami, które chcą latać i odpowiadają ponadto warunkom na szkolenie szybowcowe Aeroklub PRL organizuje bowiem dwa miesięczne skoszarowane obozy (kursy), na których szkolone będą dziewczęta w zakresie praktycznego opanowania pilotażu szybowcowego.

Pierwszy z tych kursów odbędzie się w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach w miesiącu lipcu, drugi natomiast w Centrum Szybowcowym w Lesznie w miesiącu wrześniu br. Na każdym z tych kursów będzie mogło wyszkolić się po ok. 20 dziewcząt.

Skierowanie na wymienione tu kursy uzyskać można w aeroklubach regionalnych, do których należy się zgłosić możliwie najszybciej. Aerokluby znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych. Spis pełnych adresów aeroklubów regionalnych drukowaliśmy ostatnio w numerze świątecznym „Skrzydlatej Polski" z dnia 22—29 grudnia 1963 roku (nr 51—52).

Przypominamy też najważniejsze warunki na szkolenie szybowcowe: wiek co najmniej 16 lat i pozwolenie rodziców, wykształcenie w zakresie 9—10 klas liceum ogólnokształcącego lub technikum i kontynuowanie nauki oraz pozytywny wynik badań lotniczo-lekarskich, jakim przed rozpoczęciem szkolenia trzeba się będzie poddać w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu (na badania skierowują aerokluby).

## LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

**Bogdan Grzelak z Łodzi.** Nadciśnienie tętnicze jest przeciwskazaniem do służby w powietrzu, tym niemniej u młodzieży w Twoim wieku nadciśnienie może mieć charakter przemijający i nie mieć znaczenia chorobowego. Dbaj więc o swoją kondycję fizyczną, unikaj palenia tytoniu i picia alkoholu, a być może za rok okaże się, że nadciśnienia już nie będziesz miał.

**Anatol Jankuszyk i Wereniuk Bazyli z Hajnówki.** Wada organiczna jest schorzeniem dyskwalifikującym kandydata do szkolenia lotniczego. Na tle tego schorzenia bowiem może dojść szybko w warunkach pracy pilota do niewydolności krążenia.

**Shanes z Gdańska.** Do lotnictwa przyjmuje się ludzi zdrowych. Stan tzw. „ociężałości umysłowej" może ulec w pewnych przypadkach poprawie, jednak o zdolności do wykonywania skoków spadochronowych może zadecydować wyłącznie GOBLL, po ponownym przebadaniu i ewentualnym uchyleniu poprzedniego orzeczenia.

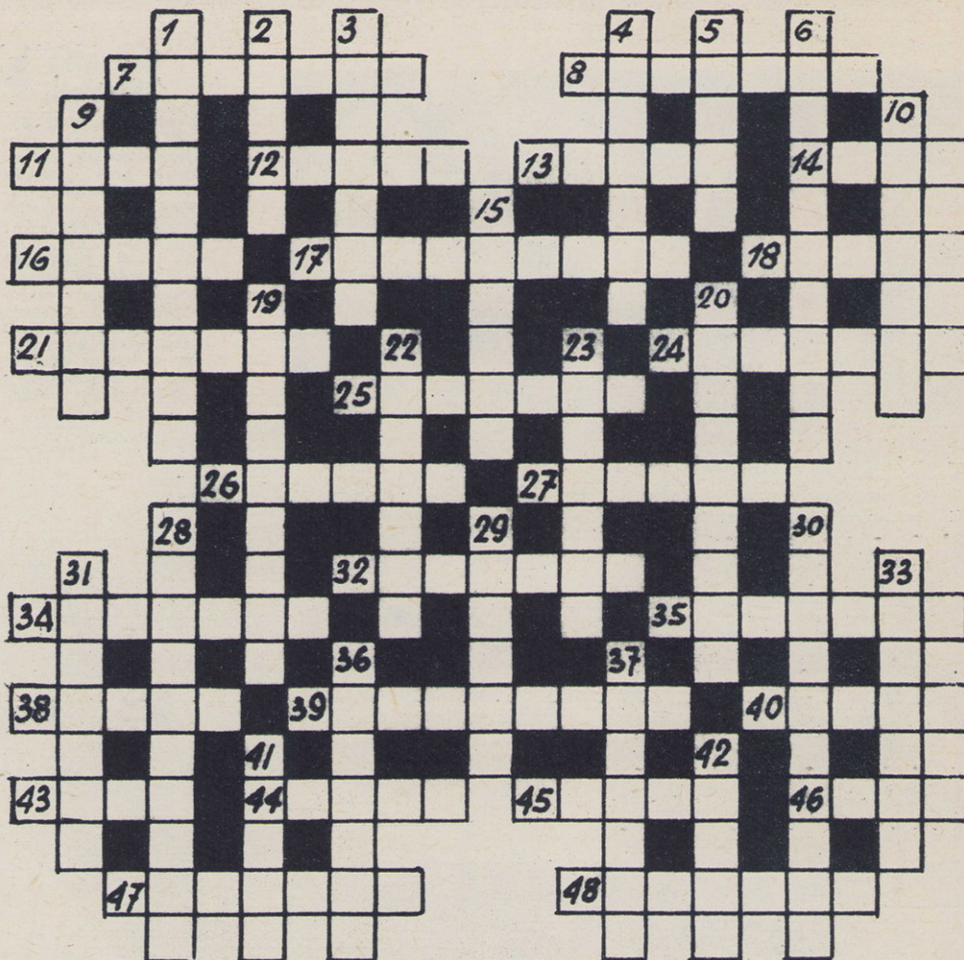
**J. Zdyb z Kraśnika Lubelskiego.** Schorzenia błony śluzowej jamy ustnej i braki uzębienia, upośledzające proces odżywiania, dyskwalifikują kandydata do służby w powietrzu. Jednak po przeprowadzeniu leczenia zachowawczego i uzupełnieniu uzębienia, kandydat może okazać się zdolny do służby w powietrzu.

**Witold Wawrzyniak z Gorzowa Wlkp.** Nerwowość wieku młodzieńczego jest rzeczą przemijającą o ile nie wynika z ważniejszych chorób centralnego układu nerwowego. Zalecamy kontrolę u specjalisty-neurologa, albo w ośrodku Zdrowia Psychicznego, gdzie można uzyskać wyczerpujące dane o dalszym postępowaniu.

**Władysław Jakubowicz z Bolesławca.** Wada i upośledzenie ostrości wzroku, chociaż jednego oka, czyni niezdolnym każdego kandydata do służby w powietrzu. Do lotów na samolotach naddźwiękowych w lotnictwie polskim nie dopuszcza się ludzi noszących okulary. Oficerskie Szkoły Lotnicze przyjmują kandydatów po zdaniu egzaminu dojrzałości, czyli w zasadzie po 18 roku życia oraz po przeszkoleniu w Aeroklubie PRL na kursach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

**ppłk HENRYK KLIMEK**

## KRZYŻÓWKA LOTNICZA



**POZIOMO:** 7 — lot po linii skośnej do osi samolotu; 8 — radziecki konstruktor lotniczy; 11 — inaczej „kociak"; 12 — identyfikuje zawodnika; 13 — palec na uboczu; 14 — latał na skrzydłach spojonych woskiem; 16 — zwiększa moc silnika; 17 — w silniku przesłona blaszana; 18 — powoduje wznoszenie szybowca; 21 — zastępuje adapter; 24 — aparat o doniosłym znaczeniu w lecznictwie; 25 — sławny lotnik radziecki; 26 — służy do poruszania steru kierunkowego; 27 — sztuczne tworzywo; 32 — dźwignia gazu; 34 — znajduje się w nasieniu kwiatów; 35 — rodzaj chmury; 38 — rzymska bogini; 39 — najkrótsza droga; 40 — droga, 43 — wyświetla się w nim filmy; 44 — nowicjusz; 45 — znana w lotnictwie liczba...; 46 — zimą okręcamy go wokół szyi; 47 — racjonalizator; 48 — zwiększa siłę dźwięku.

**PIONOWO:** 1 — najniższa warstwa atmosfery; 2 — spirala; 3 — duży w zakręcie samolotów szybkich; 4 — rzeka znana z historii starożytnej, granica; 5 — ruchoma część skrzydła; 6 — śmigłowiec; 9 — zdarza się przy starcie lub lądowaniu; 10 — średnica lufy; 15 — komplet; 19 — wytwarza ciśnienie lub podciśnienie; 20 — służy do pomiaru naprężeń; 22 — starszy górnik; 23 — połączenie; 28 — używany do łączności przez załogi samolotów; 29 — umowna powierzchnia globu ziemskiego; 30 — zastępuje lampę elektronową; 31 — uniwersalny pojazd; 33 — bardzo silny wiatr; 36 — podniebna podróż; 37 — kojarzy się z niemowlęciem; 41 — szkodliwy osad; 42 —może być kontroli obszaru, kontroli zbliżania lub precyzyjny.

**Opracował: JAR**

**Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 15 czerwca 1964 roku rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.**

**Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza".**




WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

**„SKRZYDLATA POLSKA"**
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

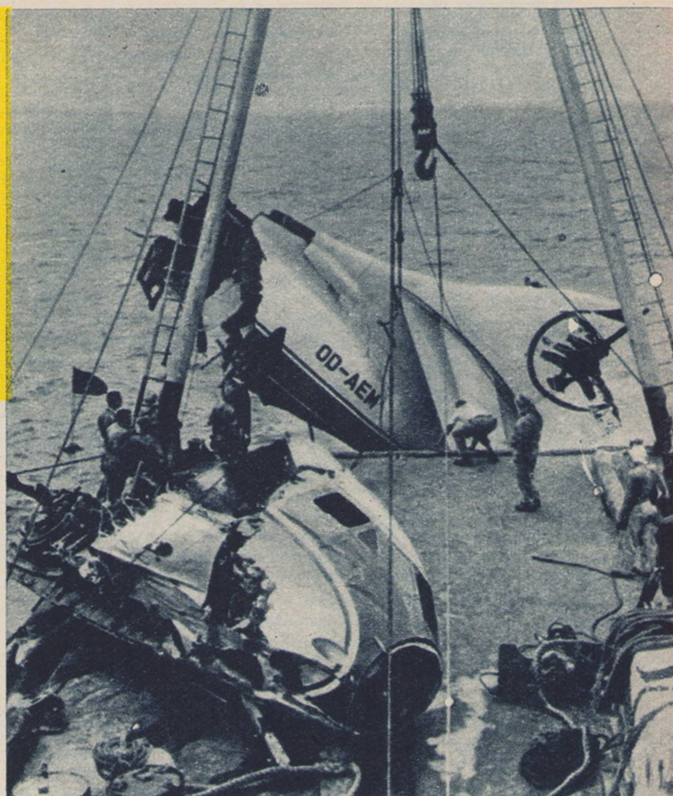
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3743 Z-16



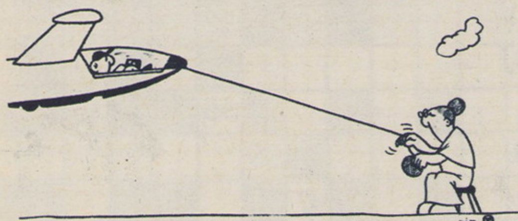
## Szczątki Caravelli

Z płytkich wód Zatoki Perskiej specjalny statek wydobywa przy pomocy dźwigów szczątki odrzutowca pasażerskiego „Caravelle" linii lotniczych „Middle East Airlines". Jak doniosła prasa, samolot ten lecący z Dahranu (Arabia Saudyjska) do Bejrutu, uległ katastrofie w burzy piaskowej. 42 pasażerów i 7 osób załogi poniosło śmierć.




## DOŚWIADCZENIE

Na lotnisku O'Hara w Chicago przeprowadzono ostatnio interesujące doświadczenie: kabinę zapełnionego pasażerami DC-8 wypełniły nagle kłęby dymu, umilkły silniki, a przez głośniki zabrzmiał głos kapitana samolotu: „Uwaga! Przymusowe lądowanie!" 174 osoby rzuciły się do wyjść zapasowych — by w ciągu krótkiego czasu znaleźć się bezpiecznie na... podłodze hangaru. Zdaniem kierownictwa United Air Lines, w razie prawdziwego wypadku uratowani zostaliby również wszyscy, pod warunkiem jednak — że nie wybuchnie panika.





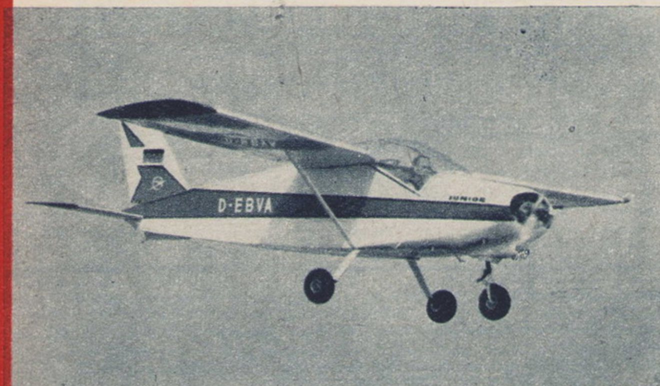

## NOWE REKORDY JACQUELINY

Znana amerykańska pilotka Jacqueline Cochran ustanowiła w locie na trasie New Orleans—Gander—Londyn—Paryż—Bonn szereg rekordów międzynarodowych prędkości i odległości. Pilotka leciała samolotem odrzutowym Lockheed „Jet Star". Na zdjęciu: J. Cochran po zakończonym locie. *Foto: DPA*

## BOEING-733




Jednym z amerykańskich projektów samolotów naddźwiękowych jest Boeing-733, obliczony na 150 pasażerów. Samolot ten posiada skrzydła o zmiennej w locie rozpiętości. Wysokość lotu 20 000 m. Na rysunku: Boeing-733 w czasie lądowania.

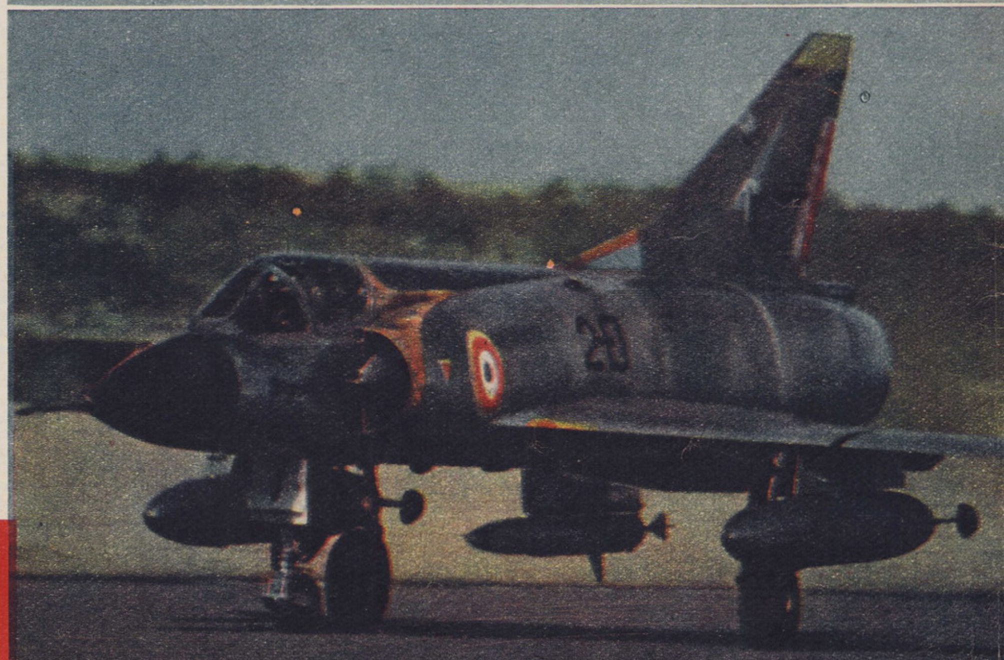



## SPORTOWY JUNIOR

Bardzo przyjemnym sportowym górnopłatem o trójkołowym podwoziu jest zachodnioniemiecki Bolkow Bo-208 „Junior", produkcji zakładów Bolkow-Apparatebau Nabern GmbH. Na zdjęciu: „Junior" w locie pokazowym. *Foto: „Der Flieger"*

## KONKURENT AMERYKAŃSKIEGO F-104

Do najgroźniejszych konkurentów amerykańskiego myśliwca F-104 G „Starfighter" należy francuski GAMD „Mirage" III C, który zaczyna sobie zdobywać coraz większe uznanie w różnych krajach świata. *Foto: „Aviation Magazine"*



**Lista startowa zawodników uczestniczących**
**W X JUBILEUSZOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI**
**Leszno — czerwiec 1964**

| Lp. | Zawodnik | Aeroklub | Miejsce | Punkty |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jerzy Adamek | Warszawski | | |
| 2. | Marian Gorzelak | Wrocławski | | |
| 3. | Tadeusz Góra | Bielsko-Bialski | | |
| 4. | Rajmund Jakób | Poznański | | |
| 5. | Franciszek Kępka | Bielsko-Bialski | | |
| 6. | Andrzej Kmiotek | Warszawski | | |
| 7. | Pelagia Majewska | Warszawski | | |
| 8. | Edward Makula | Śląski | | |
| 9. | Stefan Makne | Poznański | | |
| 10. | Henryk Muszczyński | Ostrowski | | |
| 11. | Józef Pieczewski | Łódzki | | |
| 12. | Jerzy Popiel | Jeleniogórski | | |
| 13. | Adam Witek | Kielecki | | |
| 14. | Jan Wróblewski | Bydgoski | | |
| 15. | Julian Ziobro | Jeleniogórski | | |
| 16. | Stanisław Ratusiński | Ziemi Lubuskiej | | |
| 17. | Adela Dankowska | Poznański | | |
| 18. | Stanisław Kluk | Stalowa Wola | | |
| 19. | Stanisław Wielgus | Warszawski | | |
| 20. | Mirosław Królikowski | Jeleniogórski | | |
| 21. | Zenon Skolski | Jeleniogórski | | |
| 22. | Henryk Sienkiewicz | Jeleniogórski | | |
| 23. | Józef Górecki | Pomorski | | |
| 24. | Franciszek Niechwiejczyk | Poznański | | |
| 25. | Franciszek Kukliński | Bydgoski | | |
| 26. | Jerzy Krasiński | Warszawski | | |
| 27. | Sadomir Smoliński | Ostrowski | | |
| 28. | Edward Popiołek | Krakowski | | |
| 29. | Eugeniusz Fuks | Świdnik | | |
| 30. | Kazimierz Marciniak | Radomski | | |
| 31. | Franciszek Szachewicz | Warszawski | | |
| 32. | Janusz Pasierski | Warszawski | | |
| 33. | Bolesław Kochanowski | Wrocławski | | |
| 34. | Leszek Kuciński | Rzeszowski | | |
| 35. | Ludwik Merło | Bydgoski | | |
| 36. | Michał Siekierzyński | Warszawski | | |
| 37. | Zawodnicy zagraniczni | | | |
| 38. | „ „ | | | |
| 39. | „ „ | | | |
| 40. | „ „ | | | |
| | **Zawodnicy rezerwowi:** | | | |
| 1. | Eugeniusz Pieniążek | Poznański | | |
| 2. | Antoni Schabowski | Rzeszowski | | |
| 3. | Przemysław Bronikowski | Szczeciński | | |
| 4. | Bogdan Jóźwicki | Lubelski | | |
| 5. | Maksymiliana Paszyc | Wrocławski | | |
| 6. | Wojciech Knyż | Warszawski | | |

**Wkładka do nr 23 (674) tygodnika „SKRZYDLATA POLSKA" z dnia 7. VI. 1964. Wydawnictwo okolicznościowe Działu Propagandy Aeroklubu PRL. Opracowania tekstów: Bogdan Zawadzki, zdjęcia: Bernard Koszewski.**






# AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ



BIEŻĄCY rok, to rok obchodów XX-lecia Polski Ludowej, okazja do podsumowania jej osiągnięć i sukcesów, a także okazja do retrospektywnego spojrzenia na dwudziestoletni dorobek w lotnictwie sportowym.

Wśród lotniczych dyscyplin sportowych uprawianych w Aeroklubie PRL, swymi osiągnięciami, sukcesami na miarę światową, wybija się sport szybowcowy. Nie ma przesady w twierdzeniu, że szybownictwo polskie jest światową potęgą, że przysparza sławy Polsce Ludowej za granicą.

Ale nie tylko sam wyczyn, ilość rekordów i zwycięstw, liczy się w szybownictwie. Liczy się u nas masowość tego sportu — potencjalna gwarancja przyszłych osiągnięć. Polska ma na swym koncie największą na świecie ilość pilotów posiadających Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami.

Sprawdzianem poziomu wyszkolenia, zdolności pilotów, okazją do wyłonienia tych najlepszych, są Szybowcowe Mistrzostwa Polski, które mają i poza granicami wysoką renomę wśród pilotów szybowcowych.

Obecne X Szybowcowe Mistrzostwa Polski stanowić będą podsumowanie dorobku i wysiłków polskiego szybownictwa za okres dwudziestolecia. Centrum Szybowcowe APRL w Lesznie Wielkopolskim, na terenie którego rozgrywane są te jubileuszowe zawody, wnosi niemały wkład w dorobek naszego szybownictwa.

Z tej okazji wszystkim organizatorom, kierownictwu, a przede wszystkim zawodnikom i personelowi technicznemu X Szybowcowych Mistrzostw Polski, składam najlepsze życzenia wielu dalszych sukcesów sportowych i osobistych.

**PREZES AEROKLUBU PRL**

**Stefan Antosiewicz**

SZYBOWCOWI MISTRZOWIE POLSKI



**JERZY POPIEL**

Mistrz Polski w latach 1953 i 1959. Aktualny Szybowcowy Wicemistrz Świata w klasie otwartej. Kierownik kontroli technicznej w Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego we Wrocławiu. Zaczął latać w 1948 r. w Strzebielinie. Diamentową Odznakę Szybowcową uzyskał w 1953 r. Wielokrotny rekordzista krajowy i międzynarodowy. Brał udział w wyprawie szybowcowej do Chin. Startował w mistrzostwach Węgier i Czechosłowacji. Trzykrotnie odznaczony „Złotym Medalem za wybitne osiągnięcia sportowe". Zasłużony mistrz sportu. Na szybowcach wylatał 2 128 h i przeleciał ponad 42 100 km. Ma uprawnienia pilota doświadczalnego I klasy.

**JERZY WOJNAR**

Zwycięzca Krajowych Zawodów Szybowcowych 1951 i 1952 r., szybowcowy mistrz Polski w 1955 r. Zaczął latać na szybowcach w 1946 r. w Łękach Strzyżowskich. Diamentową Odznakę Szybowcową uzyskał w 1953 r. Uczestniczył w krajowych i międzynarodowych zawodach szybowcowych. Rekordzista krajowy i międzynarodowy (prędkość w przelocie po trasie trójkąta 100 km w 1954 r. — 96,7 km/h). Brał udział w wyprawie szybowcowej do Chin. W latach pięćdziesiątych popularny jako pilot akrobacyjny demonstrujący na szybowcu „Jastrząb" efektowne ewolucje na pokazach lotniczych. Odznaczony „Złotym Medalem za wybitne osiągnięcia sportowe". Mistrz sportu. Pracuje jako mgr inż. w przemyśle lekkim.



# Z HISTORII MISTRZOSTW

**Tegoroczne, X Szybowcowe Mistrzostwa Polski są jednocześnie XIX z kolei krajowymi zawodami szybowcowymi rozgrywanymi w Polsce. Poniżej, dla przypomnienia, zestawiono w dużym skrócie historię mistrzostw Polski, począwszy od 1953 roku, które są kontynuacją przeprowadzanych poprzednio Krajowych Zawodów Szybowcowych.**

## I SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 14—28.V. 1953 R.)

BYŁY to X Krajowe Zawody Szybowcowe, przeprowadzone pod nazwą I Szybowcowych Mistrzostw Polski, z oddzielną klasyfikacją męską i kobiecą. Startowało 42 zawodników, w tym 9 kobiet na szybowcach „Mucha".

Rozegrano 6 konkurencji: dwie wysokościowe kombinowane z przelotami docelowymi na trasach 100 km i 161 km, dwie docelowe — prędkościowe (100 i 300 km), prędkościowy przelot po trasie trójkąta 300 km i prędkościowy przelot docelowo-powrotny 2x100 km. Średnio na konkurencję przeleciano 6 500 km. Największa ilość przelecianych kilometrów w jednym dniu zawodów wynosiła 13 000 km, a średni przelot dzienny na jednego pilota wynosił 152,7 km. Ogółem przeleciano 39 000 km. W czasie zawodów pobito 5 rekordów krajowych, 6 kobiecych rekordów krajowych, uzyskano 3 Złote Odznaki Szybowcowe oraz 6 diamentów za przewyższenie ponad 5 000 m.

Tytuł szybowcowego mistrza Polski zdobył Jerzy Popiel wyprzedzając A. Ziemińskiego, J. Wojnara, A. Witka i Z. Kirakowskiego. Tytuł Szybowcowej Mistrzyni Polski na rok 1953 zdobyła Wanda Szemplińska wyprzedzając W. Adamkową i E. Nechay. Największym wyczynem na mistrzostwach było wykonanie przez 27 zawodników — w jednym dniu — prędkościowego przelotu po trasie trójkąta 300 km.

## II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LISIE KĄTY 3—17.VII. 1955 R.)

Startowano w kategorii szybowców jednomiejscowych i dwumiejscowych. W jednomiejscowych rozegrano 5 konkurencji: przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km; przelot docelowy 90 km; przelot docelowo-powrotny (124 km); przelot po trasie trójkąta 200 km; przelot docelowo-powrotny po trasie 126 km.

Mistrzem Polski został J. Wojnar, 2. E. Makula, 3. T. Góra, 4. J. Popiel, 5. J. Adamek. Tytuł mistrzyni Polski zdobyła L. Bajewska.

W kategorii szybowców dwumiejscowych rozegrano 4 konkurencje: przelot docelowy 90 km (nie rozegrana), przelot odległościowy 124 km, przelot odległościowy po trasie wynoszącej 209 km, przelot docelowo-powrotny po trasie 126 km. Uzyskano następujące lokaty: 1. A. Brzoza — J. Gabrylewicz, 2. M. Czmielówna — M. Pieczykolan, 3. E. Nechay — D. Stelmacher.

Ogółem wylatano 11 578,5 km, w tym — na szybowcach jednomiejscowych 9 493,5 km, natomiast — na szybowcach dwumiejscowych 3 085,0 km. Średnia długość przelotu na jednego zawodnika wynosiła 386 km a średnio na jedną konkurencję 2 315 km. Na mistrzostwach latano na szybowcach: „A-9", „Jaskółka-Z", „Jaskółka-bis", „Albatros", „Mucha-100" i poza konkursem „Jaskółka-M" z usterzeniem motylkowym. W kategorii szybowców dwumiejscowych — „Bocian".

Najmłodszym pilotem zawodów był T. Bułat, wyszkolony w 1951 r., mający 200 wylatanych godzin na szybowcach. Najwyższą — dysponował T. Góra (1 700 h).



**JAN WRÓBLEWSKI**

Szybowcowy mistrz Polski w 1963 r. Absolwent technikum weterynaryjnego (1959 r.). Autor pięknego rekordu międzynarodowego, którym był przelot docelowo-powrotny na szybowcu „Foka" Leszno — Olsztyn — Leszno (678 km). Zaczął latać na szybowcach w 1956 r. Diamentową Odznakę Szybowcową uzyskał w 1962 r. W tym samym roku zajął 7 miejsce w zawodach memoriałowych i zdobył puchar szkoły szybowcowej w Fordonie. Mistrz sportu. Odznaczony „Złotym Medalem za wybitne osiągnięcia sportowe".

**SZYBOWCOWY MISTRZ POLSKI 1964?**

godzin. 25 pilotów przeleciało odległość ponad 500 km.

Szybowcowym Mistrzem Polski został J. Pieczewski, 2. J. Popiel, 3. M. Gorzelak. Największą rewelacją mistrzostw była Lucyna Bajewska, która zajęła 5 miejsce wśród doskonałych szybowników.

## VIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 3—17.VI. 1962 R.)

Mistrzostwa te choć odrębnie punktowane i traktowane niezależnie, rozgrywane były równolegle z inną, wielką imprezą — II Zawodami Szybowcowymi Krajów Socjalistycznych. Była to największa od mistrzostw świata w 1958 r. impreza szybowcowa rozgrywana w Polsce. Na starcie stanęło 59 zawodników (34 pilotów brało udział w mistrzostwach Polski, a 25 w zawodach międzynarodowych w tym 6 pilotów polskich).

Rozegrano 7 konkurencji: prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km, Leszno — Zielona Góra — Lwówek — Leszno (218 km), prędkościowy przelot docelowy do Mirosławic (100 km), przelot docelowo-powrotny długości 320 km Leszno — Jaksice — Leszno, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 300 km, przelot docelowo-powrotny do Jaksic długości 320 km, podwójny przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km. Latano na szybowcach: „Mucha Standard", „Bocian". Ogółem przeleciano 82 000 km i wylatano 2 539 godzin.

Tytuł mistrza Polski wywalczył T. Góra, 2. H. Muszczyński, 3. S. Ratusiński, 4. L. Kuciński, 5. J. Dąmbski, 12. Pelagia Majewska.

W II zawodach międzynarodowych triumfowali Polacy, z których cała szóstka uplasowała się na kolejnych sześciu pierwszych miejscach. Zawody wygrał szybowcowy mistrz Polski z 1961 r. — Józef Pieczewski.

## IX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 2.VI.—16.VI. 1963 R.)

Na starcie stanęło 39 zawodników (27 latało na „Fokach" pozostali na „Jaskółkach").

Rozegrano 10 konkurencji: przelot prędkościowy Leszno — Gniezno — Leszno (2x103 km), przelot po trasie trójkąta 500 km. Leszno — Łask — Jaksice — Leszno, prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Mirosławice — Leszno (2x99 km), przelot szybkościowy po trasie trójkąta 300 km Leszno — Mirosławice — Ostrów Wlkp — Leszno 305 km, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km Leszno — Witaszyce — Kobylnica — Leszno (218 km), przelot docelowo-powrotny do Gniezna (2x103 km), przelot po trasie trójkąta 300 km Leszno — Ostrów Wlkp — Świątniki — Leszno (304 km), przelot prędkościowy po trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp — Leszno (334 km), dwukrotny przelot po trasie trójkąta 100 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno (104 km), przelot prędkościowy po trasie trójkąta Leszno — Wrocław — Ostrów Wlkp — Leszno (274 km).

Ogółem przeleciało 76 000 km, wylatano 1 982 godzin. Średnio na pilota blisko 2 000 km i 50 godzin lotu.

Szybowcowym mistrzem Polski został J. Wróblewski, 2. M. Gorzelak, 3. J. Popiel, 4. E. Makula, 5. F. Kępka, 12. Pelagia Majewska.





**JÓZEF PIECZEWSKI**

Szybowcowy mistrz polski w 1961 r. Z zawodu inżynier włókiennik, obecnie instruktor szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Łódzkiego. Zwycięzca II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych w 1962 r. Uczestnik mistrzostw świata w Argentynie. Szybowcowy mistrz juniorów w 1955 r. Zaczął latać w 1949 r. Diamentową odznakę szybowcową uzyskał w 1960 r. Uczestniczył w szybowcowych mistrzostwach Austrii w 1961 r., a w 1959 r. zdobył tytuł szybowcowego wicemistrza Polski. Na szybowcach wylatał 1 400 h.



**TADEUSZ GÓRA**

Zwycięzca V Krajowych Zawodów Szybowcowych w 1937 r. oraz mistrz Polski w 1962 r. Pierwszy na świecie posiadacz medalu im. Lilienthala. Uczestniczył w szybowcowych mistrzostwach świata w 1956 r. Zdobywca pierwszej w Polsce i drugiej na świecie Diamentowej Odznaki Szybowcowej (1950 r.). W okresie wojny latał jako pilot myśliwski. Obecnie pilot wojskowy. Pierwszy w polskim lotnictwie Zasłużony Mistrz Sportu. Autor pięknego wyczynu szybowcowego, wykonanego w 1938 r. — przelotu na odległość 577,8 km (rekord Polski) na szybowcu PWS—101. Wychowawca wielu znakomitych pilotów i instruktorów lotnictwa.

przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km, przelot docelowo-powrotny Leszno — Fordon — Leszno, przelot prędkościowy docelowo-powrotny po trasie trójkąta 300 km, prędkościowy przelot docelowo-powrotny 184 km, Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km, przelot prędkościowy docelowo-powrotny Leszno — Inowrocław — Leszno. Ogółem przeleciano 100 000 km, z czego średnio na jedną konkurencję wypada 9 100 km.

Najcenniejszym kobiecym rekordem krajowym i międzynarodowym, był wyczyn P. Majewskiej — przelot docelowo-powrotny, VII konkurencja 364 km. Drugi rekord krajowy w szybowcu dwumiejscowym ustanowił I. Kucharski i J. Rudziński (X konkurencją) w przelocie po trójkącie 200 km (72,3 km/h). Ponadto osiągnięto trzy wyczyny homologowane: prędkość przelotu docelowego 200 km (w IV konkurencji) oraz dwa wyniki, które choć lepsze od rekordów międzynarodowych, ze względu na ich małą różnicę z poprzednimi, nie mogły być uznane. L. Bajewska trójkąt 300 km i P. Majewska trójkąt 200 km. Pięć rekordów narodowych pobili zawodnicy zagraniczni.

Tytuł mistrza Polski zdobył J. Popiel, 2. J. Pieczewski, 3. Z. Kirakowski, 4. J. Adamek, 5. A. Witek, 8. P. Majewska, 9. J. Fritz (Austria), 10. L. Legenyei (Węgry), 26. R. Psenka (CSRS), 34 M. Berkovic (Jugosławia). Na uwagę zasługuje fakt, iż Józef Pieczewski mimo nie zaliczenia jednej konkurencji, uplasował się na drugim miejscu.

## VI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 14.VIII—28.VIII. 1960 R.)

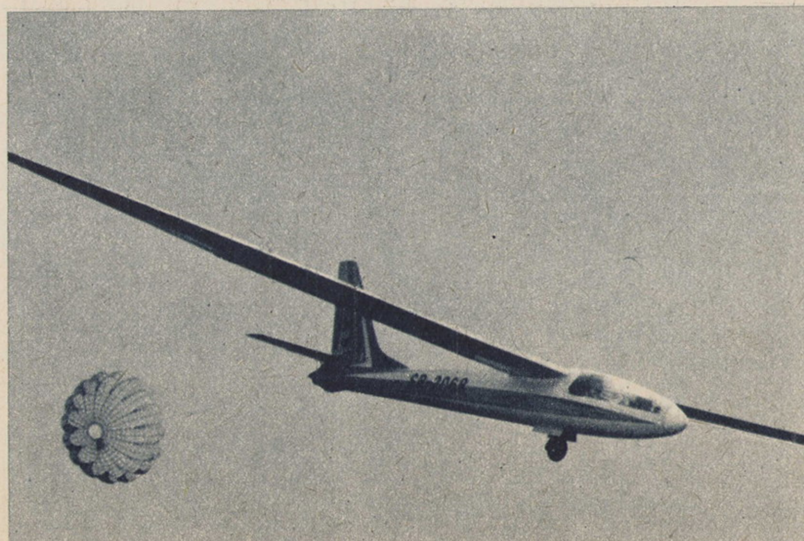
Na starcie stanęło 41 zawodników, w tym dwóch z NRD (Daumann i Wissmann). Latano na szybowcach typu „Jaskółka" (30), „Bocian" (3), „Mucha Standard" (6) i „Libelle St" (2).

Warunki atmosferyczne pozwoliły na rozegranie tylko jednej konkurencji, którą był przelot prędkościowy docelowy do Ligotki (187 km). Po raz pierwszy w historii Szybowcowych Mistrzostw Polski nie można było uznać za rozegrane.

## VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 4.VI.—18.VI. 1961 R.)

Startowało 40 polskich oraz 15 zagranicznych pilotów szybowcowych: Anglii, Austrii, Bułgarii, CSRS, Francji, Jugosławii, NRD, Rumunii, Szwajcarii, Węgier, Włoch i ZSRR.

Rozegrano 7 konkurencji: przelot prędkościowy docelowo-powrotny Leszno — Gniezno — Leszno (204 km), przelot prędkościowy po trasie trójkąta 300 km Leszno — Ostrów Wlkp — Swiątniki — Leszno (306 km), prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Ostrów — Leszno (184 km), przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno — 104 km, przelot docelowy do Łodzi (195 km), przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km Leszno — Witaszyce — Kobylnica — Leszno, prędkościowy przelot docelowy do Hrubieszowa długości 526 km (w wyniku osiągnięcia mety przez 2 zawodników konkurencję zamieniono na przelot po wyznaczonej trasie. Latano na „Muchach Standard", przeleciano 69 000 km. Wylatano 2 181







**MARIAN GORZELAK**

Mistrz Polski w 1956 r. Instruktor Aeroklubu Wrocławskiego. Zaczął latać w 1946 r. w Polichnie. Diamentową odznakę szybowcową zdobył w 1953 r. W 1948 r. uzyskał uprawnienia pilota samolotowego. W 1954 r. rozpoczął studia na WSI. Uczestniczył w szybowcowych mistrzostwach Polski 1953 — 1955, 1956, 1957, 1959, 1961, 1963. W szybowcowych mistrzostwach świata 1956 we Francji zajął trzecie miejsce. Brał udział w mistrzostwach Jugosławii. Rekordzista krajowy. Mistrz sportu. Odznaczony „Złotym Medalem za wybitne osiągnięcia sportowe'. Na szybowcach wylatał 1 648 h a na samolotach 2 952 h.



**EDWARD MAKULA**

Mistrz Polski w 1957. Aktualny Szybowcowy Mistrz Świata w klasie otwartej. Tytuł ten zdobył w Argentynie w 1963 r. Uczestniczył w mistrzostwach świata w Lesznie, w Kolonii oraz uzyskał tytuł wicemistrza Jugosławii w 1957 r., a na Węgrzech trzecie miejsce w 1959 r. Zaczął latać w 1946 r. w Katowicach. Diamentową odznakę szybowcową zdobył w 1956 r. Dwukrotnie odznaczony „Złotym Medalem za wybitne osiągnięcia sportowe". Zasłużony mistrz sportu. Magister inżynier mechanik, pracuje obecnie jako pilot sanitarny Lotniczego Zespołu Sanitarnego w Katowicach. Rekordzista krajowy i międzynarodowy. Na szybowcach wylatał 1700 h.

## III SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (JELENIA GÓRA 22.V.—3.VI. 1956 R)

Poza konkursem uczestniczyła reprezentacja Aeroklubu PRL, która przygotowywała się do startu w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji (T. Góra, E. Makula oraz J. Popiel z Nowotarskim). W wyniku III Szybowcowych Mistrzostw Polski powołano na Mistrzostwa Szybowcowe Świata ekipę w składzie: T. Góra, M. Gorzelak i załogę szybowca dwumiejscowego J. Nowotarski i J. Sandauer na „Bocianie-Z". Udział brało 17 zawodników, w tym 3 kobiety. Latano na szybowcach typu „Jaskółka" (14),, „Bocian" (2) i „Jaskółka-L" (1).

Rozegrano 5 konkurencji: przelot otwarty, przelot po trasie Jelenia Góra — Wrocław — Jelenia Góra, przelot docelowy Jelenia Góra — Mirosławice, przelot po trasie trójkąta 100 km, przelot po trasie trójkąta 200 km. Tytuł mistrza Polski zdobył M. Gorzelak, 2. J. Wojnar, 3. W. Szemplińska, 4. F. Niechwiejczyk, 5. S. Skrzydlewski.

W kategorii szybowców dwumiejscowych zwyciężyła załoga Zb. Kirakowski i A. Tajchman, uzyskując 7 miejsce.

## IV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 2.VI—17.VI. 1957 R.)

Na starcie stanęło 40 zawodników, w tym 3 Jugosłowian. Rozegrano 7 konkurencji: prędkościowy przelot docelowy 92 km (Leszno — Ostrów Wlkp.), prędkościowy przelot docelowy po trasie j.w., przelot otwarty, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km, Leszno — Gostyń — Rawicz — Leszno, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 200 km, Leszno — Sulmierzyce — Środa — Leszno (203 km), przelot prędkościowy docelowo-powrotny Leszno — Gniezno — Leszno, przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km (jak w konkurencji 4).

Spośród 37 700 km punktowanych odległości przelecianych przez zawodników — 21 070 km przeleciano przy bezchmurnej pogodzie. W czasie rozgrywania V konkurencji IV Szybowcowych Mistrzostw Polski (14.VI. 1957 r.) w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km. W. Szemplińska ustanowiła nowy rekord międzynarodowy uzyskując wynik 60 km/h.

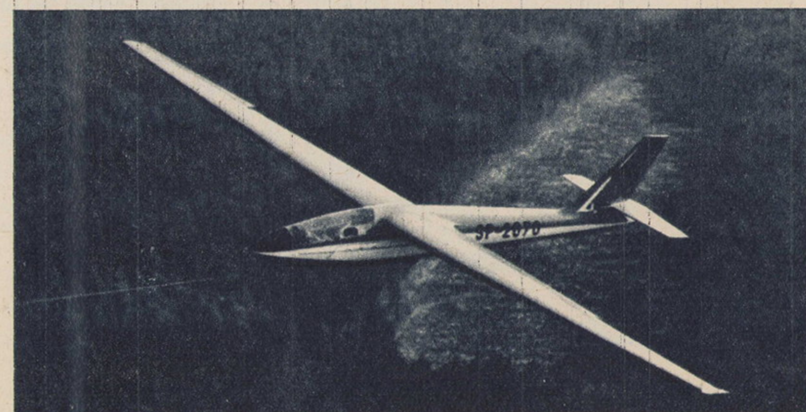
Szybowcowym Mistrzem Polski został E. Makula, 2. Z. Kirakowski, 3. Z. Przyjemski, 4. S. Wielgus, 5. R. Sochacki. Pierwsza kobieta uplasowała się na 19 pozycji (P. Majewska).

## V SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI (LESZNO 7.VI.—28.VI. 1959 R.)

Ogółem wzięło udział 41 zawodników, w tym 2 kobiety — L. Bajewska i P. Majewska — z 17 aeroklubów regionalnych oraz 4 pilotów zagranicznych: J. Fritz (Austria), R. Psenka (Czechosłowacja), M. Berkovic (Jugosławia) i L. Legeyei (Węgry). Latano na szybowcach typu „Jaskółka", „Bocian"; jedynie Austriak startował na szybowcu „Mg-23".

Rozegrano 11 konkurencji: przelot otwarty, przelot prędkościowy po trasie Leszno — Mirosławice 98 km, przelot po trasie 300 km — zamieniony następnie na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie Leszno — Ostrów — Mirosławice — Leszno, przelot docelowy — 200 km,

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

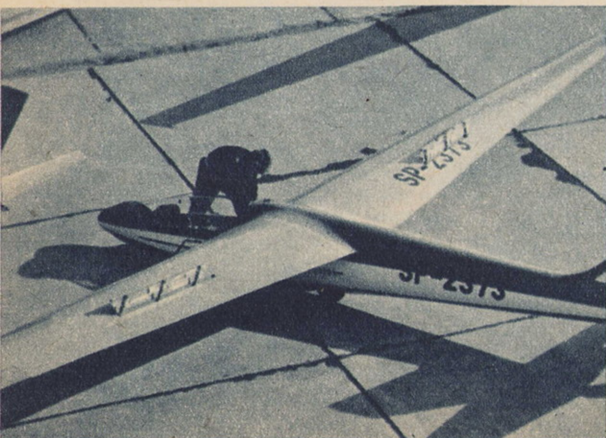


## Koło Przyjaciół Centrum Szybowcowego w Lesznie

SPOŁECZEŃSTWO Leszna Wielkopolskiego jest od wielu lat związane nićmi sympatii i życzliwej współpracy ze sportem szybowcowym. Pomoc w organizacji ośrodka i budowie lotniska w roku 1952, organizacja Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w roku 1954 i wreszcie doskonała organizacja Szybowcowych Mistrzostw Świata w roku 1958 — to widoczne rezultaty wielkiego oparcia i pomocy jakie tutejszy ośrodek ma w społeczeństwie. W roku 1959 członkowie komitetu organizacyjnego VII Szybowcowych Mistrzostw Świata zadecydowali, że działalność komitetu należy kontynuować i nadać jej jakieś trwałe formy i w ten sposób zebranie likwidacyjne komitetu stało się jednocześnie zebraniem konstytucyjnym Koła Przyjaciół Centrum Szybowcowego w Lesznie. Jest to organizacja zupełnie nietypowa w naszej praktyce, która wprawdzie opiera się na statucie kół lotniczych Aeroklubu PRL, ale postawiła sobie szersze zadania, a mianowicie:

- **propagowanie sportu szybowcowego wśród młodzieży;**
- **roztaczanie życzliwej opieki nad Centrum w formie społecznego patronatu;**
- **pomoc w organizacji imprez lotniczych.**

Koło skupia działaczy społecznych, kierowników, dyrektorów i nauczycieli szkół, kierowników zakładów pracy i wszystkich innych sympatyków sportu szybowcowego i liczy obecnie ponad 120 członków. Patronat nad kołem objął zarząd honorowy w skład którego weszli: I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR, przewodniczący Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej i komendant powiatowy MO.




W ramach działalności koła organizowane są pogadanki, odczyty, seanse filmowe z dziedziny szybownictwa, spotkania towarzyskie członków koła z personelem Centrum i kursantami oraz udzielana jest wszelka pomoc organizacyjna w pracach szkoły i organizacji imprez.

Dla podkreślenia swego zainteresowania sportem, koło funduje co roku puchar za najlepszy wynik uzyskany w szybownictwie przy starcie z lotniska w Lesznie. Po raz pierwszy „Puchar Leszna" zdobyła w roku 1959 Pelagia Majewska, w roku 1960 Edward Makula, w roku 1961 sześć równorzędnych nagród „Małych Pucharów Leszna" za wykonany w tym samym dniu przelot docelowy 526 km zdobyli Jerzy Jakulewicz, Andrzej Kmiotek, Ireneusz Kucharski, Stanisław Łuszpiński, Stanisław Wielgus, Vladislav Zejda. W roku 1962 puchar przypadł w udziale pilotce Hannie Badurze, a w roku 1963 zdobył go młody pilot Jan Wróblewski za najlepszy wynik uzyskany w ubiegłym roku nie tylko w Lesznie, ale na świecie, a mianowicie za przelot docelowo-powrotny na trasie długości 682 kilometrów. O wielkiej życzliwości i serdecznym stosunku władz miejscowych i społeczeństwa do lotnictwa sportowego świadczy również fakt nadania nazwy ul. Szybowników jednej z głównych ulic wiodących w stronę lotniska.

Trzeba także wspomnieć o pomocy, której w czynie społecznym udzielają członkowie koła. Z ostatnich przedsięwzięć na czoło wysuwa się inicjatywa budowy basenu na terenie lotniska o wymiarach 25x15 m, z którego korzystać będą nie tylko lotnicy i pracownicy Centrum, ale także członkowie organizacji sportowych i młodzież szkolna Leszna — jedna z najbardziej aktywnych i chętnych do pracy grup.



## 5 LAT CENTRUM SZYBOWCOWEGO

**Szkoła Szybowcowa w Rzadkowie uruchomiona w drugiej połowie lat trzydziestych wznowiła działalność w 1945 roku, prowadząc szkolenie podstawowe. W roku 1952 przeniesiona do Leszna, pozostaje w dalszym ciągu szkołą szybowcową ślizgową do 1956 r. Przekształcona w aeroklub w 1956 roku rozszerza swoją działalność. W 1957 r. staje się Wyczynową Szkołą Szybowcową Aeroklubu PRL. Z dniem 1 stycznia 1959 r. przekształcona została w Centrum Szybowcowe Aeroklubu PRL. Przystąpiono do rozbudowy i unowocześnienia centrum. Przed ośrodkiem stanęły dwa poważne zadania, z których najważniejszymi były: działalność w kierunku doskonalenia metod pracy instruktorów szybowcowych w Polsce oraz szkolenie nowych kadr instruktorskich, jak również praca nad rozwojem teorii i praktyki szybowcowych lotów wyczynowych.**

**W ciągu tych pięciu lat działalności, centrum ma na swym koncie do odnotowania szereg poważnych sukcesów tak wyszkoleniowych, jak i sportowych.**

**Kierownictwu, całej kadrze Centrum Szybowcowego w Lesznie życzymy dalszej owocnej pracy i wielu sukcesów.**

**WYNIKI UZYSKANE W CENTRUM LESZNO ● 1959—1963**

| Lp. | Wyszczególnienie | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Uprawnienia pil. szyb. III kl. | 43 | 47 | 50 | 14 | 31 | 181 |
| 2. | Uprawnienia do lotów za samolotem | 12 | — | 4 | 16 | 27 | 59 |
| 3. | Uprawnienia do wykonywania akrobacji podstawowej | 12 | 1 | 2 | 27 | 18 | 60 |
| 4. | Uprawnienia do lotów bez widoczności | 12 | 2 | 2 | 31 | 51 | 98 |
| 5. | Uprawnienia pilota szyb. II kl. | 15 | 3 | 2 | 30 | 24 | 74 |
| 6. | Uprawnienia do lotów wysokościowych | 24 | 2 | 8 | 7 | 1 | 42 |
| 7. | Uprawnienia do wykonywania akrobacji pełnej | 5 | — | 10 | — | — | 15 |
| 8. | Uprawnienia do lotów nocnych | 15 | — | 15 | — | — | 30 |
| 9. | Uprawnienia pil .szyb. I kl. | 5 | 1 | 5 | 1 | — | 12 |
| 10. | Warunki do srebrnej odznaki D-1 czas | 13 | 3 | 1 | 27 | 21 | 65 |
| 11. | D-2 wysokość | 13 | 4 | 3 | 29 | 23 | 72 |
| 12. | D-3 przelot | 14 | 5 | 4 | 30 | 19 | 72 |
| 13. | Warunki do złotej odznaki E-1 przelot 300 km | 17 | 6 | 11 | 13 | 7 | 54 |
| 14. | E-2 przewyższenie 3000 m | 5 | 5 | 1 | — | 1 | 12 |
| 15. | Warunki do diamentowej odznaki F-1 docel 300 km | — | 2 | 2 | 1 | — | 5 |
| 16. | F-2 przewyższenie 5000 m | 10 | 6 | 13 | 12 | 7 | 48 |
| 17. | F-3 przelot 500 km | 4 | — | 11 | 3 | 4 | 22 |
| 18. | Rekordy krajowe | 4 | 7 | 2 | 5 | 7 | 26 |
| 19. | Rekordy świata | 4 | 3 | — | 2 | 7 | 16 |
| 20. | Trójkąty 100 km | 215 | 150 | 122 | 130 | 117 | 734 |
| 21. | Trójkąty 200 km | 41 | 31 | 10 | 40 | 20 | 142 |
| 22. | Trójkąty 300 km | 9 | 6 | 4 | 42 | 36 | 97 |
| 23. | Trójkąty 500 km | — | — | — | 4 | — | 4 |
| 24. | Przeloty powyżej 300 km | 80 | 28 | 60 | 88 | 101 | 357 |
| 25. | Przeloty powyżej 500 km | 5 | — | 18 | 12 | 8 | 43 |
| 26. | Wylatane godziny | 5184 | 3925 | 4624 | 5776 | 5933 | 25442 |
| 27. | Przeleciane kilometry | 100921 | 66248 | 70382 | 108151 | 111238 | 456940 |
| 28. | Wykonane starty za wyciągarką i samolotem | 7101 | 6552 | 8558 | 5912 | 4752 | 32875 |